387
M154we

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

Wesen und Entwicklung

der

Hamburger Hafenbaupolitik

Eine Studie der heutigen Einrichtungen des Hamburger Hafens und der Ideen, die zu ihnen geführt haben

von

Dr. Roy Samuel Mac-Elwee

Professor der National-Ökonomie an der Columbia-Universität in Newyork

Mit einem Vorwort von Wasserbau-Direktor, Geh. Baurat Prof. Bubendey

---

Mit 18 Plänen, 7 Tabellen und 5 Abbildungen

Hamburg 1917

Druck und Verlag von H. O. Persiehl.

LIBRARY
UNIVERSITY OF ILLINOIS

Wesen und Entwicklung

der

Hamburger Hafenbaupolitik

Eine Studie der heutigen Einrichtungen des Hamburger Hafens und der Ideen, die zu ihnen geführt haben

von

Dr Roy Samuel Mac-Elwee
Dozent der National-Ökonomie an der Columbia-Universität in Newyork

Mit einem Geleitwort von Wasserbau-Direktor, Geh. Baurat Prof. Bubendey

---

Mit 13 Plänen, 7 Tabellen und 5 Abbildungen

Hamburg 1917

Druck und Verlag von H. O. Persiehl.

387
M154we

Herr Dr. phil. Mac-Elwee hatte die Freundlichkeit, mir seine Arbeit vor der Veröffentlichung zuzustellen. Ich habe sie mit Spannung gelesen, und es hat mich überrascht, zu sehen, in welchem Maße es dem klaren Blick eines unserem Lande fremden Volkswirtschaftlers gelungen ist, in erschöpfender Durchforschung der zur Verfügung stehenden geschichtlichen Quellen und ernster Beobachtung der wirklichen Verhältnisse ein lebendiges Bild der Entwicklung des hamburgischen Hafenbauwesens zu erlangen. Ich bin überzeugt, daß alle, die diese Abhandlung zur Hand nehmen, sie mit Befriedigung durchlesen werden, die einen zu ihrer Belehrung, die anderen, weil sie ihnen alle ihre Erinnerungen in abgerundeter Form übersichtlich vorführt.

J. F. Bubendey,
Geh. Baurat, Professor,
Hamburgischer Wasserbaudirektor.

1053812

Digitized by the Internet Archive
in 2017 with funding from
University of Illinois Urbana-Champaign Alternates

https://archive.org/details/wesenundentwickl00mace_0

Inhalt.

Vorwort 9

I.

Der Hamburger Hafen bis 1844.

Der Walker-Lindley-Hübbesche Plan von 1845 als Ausgangspunkt unserer Untersuchung. — Entstehung der Hauptprinzipien des Hafenbaus vor 1870. — Zustand des Hafens vor 1844. — Lage und Bedeutung des Grasbrooks. — Das Flet- und Schutensystem der Spedition, ein Hauptvorteil Hamburgs. — Die Pläne vor Hübbe-Büsch (1786). — Woltmann (1790). — Kapitän Baxmann (1796). — Woltmann (1828). — Vignoles (1835). — Ein neues Moment: der Eisenbahnanschluß. — Die Hamburg-Berliner Eisenbahn 1840. — Begründung des ersten Hafenbau-Beschlusses, 26. Oktober 1837. — Wirkung der Dampfschiffe. — „Für spätere Generationen." — Zur Steigerung des Fremdenverkehrs. — Furcht vor dem Wettbewerb Altonas. — Maschinelle Abhängigkeit von England. — Ausführung der ersten Arbeiten. — Mißtrauen der Bürger. — Der Mentzsche Plan von 1840. — Die Schleusenfrage. — Hübbes erster Plan von 1840. — Hübbes zweiter Plan vom März 1844. — Festlegung von vier Grundgedanken. 13

II.

Der Wendepunkt von 1845.

Rundfrage an die beteiligten Geschäftszweige — Berufung der ersten Zivilingenieure aus England. — William Lindley. — Heinrich Hübbe. — Der Plan von 1845. — Verbindung von Oberhafen und Seehafen. — Bedeutung des Neigungswinkels vom Bassin zum Strom. — Noch einmal die Schleusenfrage. — Verwerfung des Plans von 1845 wegen der Schleusenfrage. — Forderung eines staatlichen Hafens durch die Bürger. — Die Akziselinie von 1845 und der Freihafen von 1888. — Aufhöhung statt Eindeichung der Ufer. — Durchführung der Enteignungen 32

III.

Die Denkschrift von 1858 und der Vorschlag zu einer gemischten Unternehmung.

Annahme von Flügel. — Replik. — Nochmalige Anregung des Sandtorhafens im Jahre 1857. — Rundfrage an die Handelsinteressenten. — Einstimmiges Eintreten für offene Häfen. — Englischer Einfluß. — Die 16 Wünsche der Kommerz-Deputation (1858). — Kaianlagen. —

Löschen „im Strom". — Richtungen und Methoden der Güterbewegung in Hamburg. — Gleichgültigkeit gegenüber Sturmfluten. — Speicher. — Entwertung der vorhandenen Speicher durch die Eisenbahn. — Vorschläge zur Baufinanzierung und Verwaltung von Speichern (1858). — Grundsätzliches zur Speicherfrage. — Entwurf eines Vertrages. — Die Haltung des Staates 41

IV.

Der Sandtorhafen von 1863 bis zum Zollanschluß.

Bau des Sandtorkais durch den Staat, nicht durch Private. — Erfolg des Sandtorkais. — Beginn des Grasbrookhafenbaus. — Der Kaiserkai. — Angliederung von Schleswig-Holstein und Hannover an Preußen. — Die Köln-Mindener Eisenbahn. — Der Köhlbrandvertrag von 1868. — Verlegung des Petroleumhandels nach dem Südufer. — Neue Schuppen. — Der Kaiserkai-Speicher. — Die Erweiterung auf Steinwärder. — Errichtung eines Krans von 100 Zentner Tragfähigkeit (1873) 60

V.

Der Zollanschluß.

Hamburg und das Deutsche Reich. — Freihandel oder Schutzzoll. — Erklärung eines Freihafengebiets als Lösung. — Weitgehende Umgestaltung des Hafens. — Der Zollkanal. — Bauzeit und Kosten. — Der Reichszuschuß. — Der Kostenanschlag von 1882. — Das Wesen des Reichszuschusses. — Der Hafenbau ohnehin Notwendigkeit. — Abbruchsarbeiten. — Soziale Fürsorge. — Die Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft. — Die Lagerhauspläne von 1858. — Die Neuerungen von 1882. — Neue Schuppen- und Speicherabmachungen. — Die Volkskaffeehallen. —Veränderungen in den Arbeitsverhältnissen. — Räumliche Trennung zwischen Wohn- und Arbeitsstätte. — Trinkwasser 69

Anhang.

Finanzielle Betrachtungen zur Erläuterung der in der Arbeit genannten Summen.

Ältere Steuersysteme. — Grundsteuer. — Lucienschoß. — Contribution foncière. — Steigen der Grundwerte. — Staatshaushaltsabrechnungen vom Jahre 1844. — Vorwiegen der indirekten und Grundsteuern. — Zunahme an Tonnengeld. — Stempel und Deklarationsabgaben in den letzten Jahren. — Die Staatshaushaltsabrechnungen vom Jahre 1911. — Außerordentlicher Etat der Sektion für Strom- und Hafenbau. — Schuldverhältnisse. — Budget der Sektion für Strom- und Hafenbau seit 1837. — Verhältnis der Hafenbauausgaben im Verhältnis zu den Ausgaben des gesamten Staats. — Direkter und indirekter finanzieller Erfolg des Hafens 91

Hafenbau-Chronologie 1837 bis 1914 109

Literatur-Verzeichnis 129

Abbildungen.

Der Zollanschluß 1882 und 1888 69
Zunahme der Einwohner; Abnahme der Sterblichkeit im Staate Hamburg 78
Die Speicherstadt der Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft 79
Querschnitt durch die Speicherstadt und den Zollkanal 1888 88
Entwurf zur Verbesserung des Hafens von Hamburg und zur Benutzung des Grasbrooks, gehörig zum Bericht vom 10. Oktober 1845 von James Walker, William Lindley und Heinrich Hübbe 88
Ordentlicher Etat der Section für Strom- und Hafenbau Hamburg 104
Sechs Karten, welche das Wachstum der Fahrtrinne des Hamburger Hafens andeuten . . . . . 135—140
Eine alte Karte von Hamburg aus der Zeit von 1791—1796 . . . 141
Drei Photographien von alten und neuen Speichern und Fleten . . 142
Graphische Darstellung von Übersee-Einklarierungen aus den Jahren 1895—1912 von elf nordwesteuropäischen und englischen Häfen . . 143
Graphische Darstellung des Wasserflächenzuwachses des Hamburger Hafens während hundert Jahren 144/145
Der Hafen von Rotterdam 146
Der Hafen von Antwerpen 147
Die seit 1910 hinzugekommenen Hafenbecken auf Waltershof 148
Die in Hamburg angekommenen Seeschiffe 149
Die 15 größten Handelsmarinen nach „Veritas“ 150

Vorwort.

Die Freie und Hansestadt Hamburg ist ein selbständiger Staat, in dem alle anderen Tätigkeiten im Verhältnis zum Handel zu bloßen Nebenzweigen herabsinken, und Kaufleute sind es, die ihn vermöge einer eigenartigen republikanischen Verfassung regieren, seit der Stadt im Jahre 1292 die „Köre" und damit die Befugnis, sich selbst Gesetze zu geben, urkundlich bestätigt wurde.

Ein rascher Überblick über die Art und Weise, in der sich die erwähnte republikanische Verfassung entwickelte, wird im Eingang dieser Studie zur Orientierung willkommen sein. Durch den ersten Rezeß von 1292 wurde der Rat (aus 18 bis 24 Ratsherren bestehend, den sogenannten „consules", die sich unter dem Vorsitz von vier Bürgermeistern, den „proconsules magistri civium" vereinigten) eine Art korporativer Herrscher. Seine unbegrenzte Machtvollkommenheit wurde jedoch von den Bürgern erfolgreich angegriffen. Diese erlangten durch die Rezesse von 1410, 1458 und 1483, den Langen Rezeß von 1529, die Rezesse von 1603 und 1617 und vor allem durch den Hauptrezeß von 1712, welcher bis zu der neuen Verfassung von 1860 in Kraft blieb, nach und nach immer entscheidenderen Einfluß in der Regierung. Der Rat der neuen Verfassung von 1860, der nun den Namen „Senat" annimmt, besteht aus 18 Mitgliedern; neun davon sind Rechtsgelehrte, sieben Großkaufleute und zwei gehören beliebigen Berufen an. Die Senatoren werden auf Lebenszeit durch Senat und Bürgerschaft gewählt, während die Bürgermeisterwürde unter den drei amtsältesten Senatoren in der Weise umzugehen pflegt, daß jeder ein Jahr zweiter, das zweite Jahr erster Bürgermeister, das dritte aber wieder Senator ist.[1])

Die Bürgerschaft bestand bis 1860 aus allen Grundbesitzern, „die in dieser Stadt Ringmauern mit eigenem Feuer und Herd wohnhaft sind"; seit 1860 umfaßt sie 160 Mitglieder, die durch Proportionalwahl, den sogenannten „Proporz", auf sechs Jahre, und zwar zur Hälfte alle drei Jahre, gewählt werden.

---

[1]) Grundriß einer Hamburgischen Bürgerkunde von Dr. Hedler; als Anhang zu Kollhof, Grundriß, Seite 88.

Unter den sonstigen politischen Einrichtungen der Republik sind noch die Ausschüsse, Deputationen oder Collegia kurz zu erwähnen. Seit dem 5. April 1563 gingen die Finanzen aus den Händen des Rats in die der Löblichen Kämmerey über, der Achtmannen, die ihren Namen dem Umstand verdankten, daß die vier Kirchspiele der Stadt je zwei Mitglieder stellten. Seit 1816 heißt diese Behörde Finanz-Deputation.[1])

Im Jahre 1558 erhielt Hamburg als erste deutsche Stadt eine Börse, und 1619 wurde die Hamburger Bank gegründet. Beide Einrichtungen sind besonders der Einwanderung der niederländischen Protestanten und portugiesischen Juden im 16. Jahrhundert zu danken.[2]) Sechsundvierzig Jahre später, am 20. Januar 1665[3]), wurde die Kommerz-Deputation gegründet. Diese erste deutsche Handelskammer war keine freie Assoziation, sondern eine Behörde, ein Teil der Regierung. Sie bestand aus sechs Kaufleuten und einem Schiffer-Alten. Ihr Wirkungskreis umfaßt alle den hamburgischen Handel betreffenden Angelegenheiten.

Die Regierung von Hamburg ist also seit Jahrhunderten von Kaufleuten geleitet worden; ein echter Kaufmannsstaat ist es, dem die vorliegende Untersuchung gilt.

Wie sich nun dieser Kaufmannsstaat in der Verwaltung der für ihn wichtigsten Einrichtung, des Hafens, bewährt hat, soll im folgenden untersucht und an der Hand der Urkunden und Verhandlungsberichte geschildert werden, wie die heutigen Einrichtungen zustande gekommen sind. Vielleicht werden sich daraus allgemein gültige Sätze ableiten lassen. Besonders wird uns aber die Aufgabe fesseln, den Rechtsformen nachzugehen, die sich aus der Wechselwirkung der Hamburger Verfassungs- und Handelszustände ergeben haben. Die Kaufmannsrepublik hat schon zu einer Zeit, als die individualistischen Ideen Adam Smiths und des Manchestertums noch am Ruder waren, eigenartige Wege zur Verbindung des auf Erwerb gerichteten Unternehmertums mit der das Gemeinwohl schützenden öffentlichen Verwaltung gefunden, die ebenso weit vom Grundsatz des laissez faire wie vom Staatssozialismus entfernt blieben; sie hat diesen Mittelweg nicht einer Theorie zuliebe, sondern aus hervorragend praktischen Gründen gewählt. Es kamen darin allgemeine Anschauungen zur Geltung, welche für die neuere Sozialgeschichte überhaupt fruchtbar geworden sind. Die

---

[1]) Westphalen, Versuch einer geordneten Zusammenstellung über sämtliche Hamburgische Staatsverwaltungs-Behörden. Hamburg 1828. S. 164 et al.

[2]) Kollhof a. a. O., S. 54.

[3]) Die „250jährige Festschrift" von Dr. Ernst Baasch. Hamburg 1915. „Geschichte der Handelskammer zu Hamburg" a. a. O.

gleichzeitig die Staatswirtschaft und die Privatwirtschaft angehende „gemischte Unternehmung", die im heutigen Deutschland eine ungemein große Bedeutung gewonnen hat, ist mit am frühesten in Hamburg angewandt worden; dieser Erscheinung genetisch nachzuforschen, dünkt uns von erheblichem rechts- und wirtschaftsgeschichtlichem Interesse.

Da der Hamburger Hafen in seinem jetzigen Zustand als Welthafen, als Handelsinstrument, von Fachleuten und Volkswirtschaftlern wie Bubendey, Wiedenfeld, Clapp, Flügel und anderen ausführlich beschrieben worden ist, wird sich die folgende Studie ausschließlich mit dem Wesen und der Entwicklung der heutigen Einrichtungen des Hamburger Hafens und der Ideen, die zu ihnen geführt haben, zu beschäftigen haben und damit versuchen, eine Lücke der vorhandenen Literatur nach Möglichkeit auszufüllen.

I.

Der Hamburger Hafen bis 1844.

In den achtzig Jahren, ehe das erste, im modernen Sinn gegrabene und ausgerüstete Becken des Hamburger Hafens im Jahre 1866 dem Betrieb übergeben wurde, sind die Grundgedanken dieses gewaltigen Handelsinstruments entstanden. In diesem Zeitraum ist bald dieser, bald jener Vorschlag gemacht und bald diese, bald jene Überzeugung vertreten worden; erst in späteren Jahren ist man aber dazu gelangt, die verschiedenen Pläne in einer bestimmten Hafenbaupolitik zusammenzufassen. Der wichtigste dieser Pläne, wenn auch nicht der erste, war der Walker-Lindley-Hübbesche Plan von 1845. Seine Bedeutung für die Vorgeschichte des Hamburger Hafens ist hervorragend, äußert sich indessen mehr in negativer als in positiver Hinsicht. Denn so paradox es klingen mag, darf die Behauptung gewagt werden, daß der Walker-Lindley-Hübbesche Plan seine Bedeutung gerade darin besitzt, daß er nicht zur Ausführung kam. Was Adolf Wagner von Adam Smith gesagt hat, läßt sich nämlich mit vollem Recht auch auf ihn anwenden: „alles vor ihm weist auf ihn hin, alles nach ihm weist auf ihn zurück". Wollen wir also mit anderen Worten die Grundgedanken und Prinzipien entwickeln, die bis zur Eröffnung des Sandtorhafens im Jahre 1865, dem eigentlichen Geburtsjahre des modernen Hafens, vorwalteten, so haben wir die Gesamtgeschichte der Hamburger Hafenbaupolitik bis zu diesem Zeitabschnitt chronologisch und gedanklich nach ihrem Verhältnis zum Walker-Lindley-Hübbeschen Plan von 1845 zu orientieren. Wir werden dann sehen, wie die Meinung der gesamten Bürgerschaft der Stadt Hamburg hinsichtlich der Hafenarbeiten zu erwachen anfing, und wie sich einzelne kerngesunde Grundprinzipien aus diesem Streit der Geister allmählich absonderten. Man wollte aber, und das ist sehr wichtig, erst vollständig von der Richtigkeit des entworfenen Planes überzeugt sein, ehe man auch nur einen einzigen Spatenstich tun ließ. Wohl ist der Bau eines Hafens eine ungeheure technische Arbeit, aber die Körperschaften, die die vorgelegten Pläne genehmigen und Geld zu

Der Walker-Lindley-Hübbesche Plan von 1845 als Ausgangspunkt unserer Untersuchung.

ihrer Ausführung bewilligen, sind ein noch viel bedeutenderer Faktor als die Wasserbautechnik. Es wäre daher lehrreich, möglicherweise festzustellen, wie die Gesetzgeber in einer Republik vom Schlage Hamburgs, Gesetzgeber, die die öffentliche Meinung aller Bürger durch Mitbürger im Senat, in der Bürgerschaft und im Ausschuß vertreten, den richtigen Weg gefunden haben.

Worin bestehen zunächst die Vor-Hübbeschen Pläne? Was wurde bis 1845 geleistet? Um sich davon ein Bild zu machen, muß man sich vorderhand vergegenwärtigen, welche Gestalt der Hamburger Hafen von 1845 aufwies; und da macht man die merkwürdige Entdeckung, daß der Hamburger Hafen vom grauen Mittelalter bis tief ins neunzehnte Jahrhundert hinein unverändert geblieben ist. Die Schiffahrt bediente sich des freien Elbstromes. Kleinere Fahrzeuge ankerten in einer von der Alstermündung geformten Bucht, Binnenhafen genannt. Größere Seeschiffe machten an Stangen, sogenannten Dückdalben, [1]) im Strom fest; von da aus schickten sie ihre Fracht durch Vermittlung von Ewern oder Schuten zwischen dem Blockhaus Neptunus bei der Bastion Hölzern Wambs auf der rechten und dem Niederbaum auf der linken Seite in einen kleinen Vorhafen und ließen sie von dort aus in den Binnen-Schiffshafen passieren, um sie dann durch ein ganzes System von Kanälen und Fleten an die gewünschten Speicher heranzustaken.

---

[1]) Diese Anlegepfähle sind ein Wahrzeichen des Hamburger Hafens. Jeder einzelne Pfeiler oder Dückdalbe besteht aus zehn bis sechzehn Baumstämmen, die, zu einer Gruppe vereinigt, in den Boden eingerammt und danach unter einander verbunden und befestigt sind. Diese Pfahlgruppen sind in langen Reihen angelegt, und liegen nahe genug zusammen, daß die Schiffe bequem an ihnen festmachen können. Die Schreibart des Namens Dückdalben war im Laufe der Zeit manchem Wechsel unterworfen. So liest man:

1840: Duckdalben (Soetbeer S. 36),
1837: Ducd'alben (Propositio Senatus 26. Oktober),
1858: Duc d'Alben (Denkschrift der Kommerz-Deputation),
1882: Duc d'Alben (Antrag des Senats, 3. Juli),
1912: Dückdalben (Bubendey),
Duden seit 1911: Dückdalben: Verbindung von drei Pfählen zum Anlegen von Schiffen.

Die Bezeichnung Dückdalben stammt nicht vom Herzog von Alba her, sondern aus dem Niederdeutschen. Wahrscheinlich hieß es ursprünglich Dikdollen, das sind Dollen, die vor dem Dik (Deich) angebracht waren. Woher die oben angeführten Schreibweisen herrühren, ist nicht bekannt. Bis jetzt ist eine ganz befriedigende Ethymologie des Wortes nicht festgestellt worden.

Der erwähnte Liegeplatz im Strom hieß Niederhafen und zerfiel in zwei Teile, den Rummelhafen beim Niederbaum und den Jonashafen bei der St. Pauli-Landungsbrücke.[1]) Doch waren die Dückdalben-Reihen längs des Nordufers keine Hafenanlage im heutigen Sinne. Ein an der östlichen Spitze des Großen Grasbrooks elbaufwärts nach Norden abzweigender Flußarm bildete den Oberhafen, wo die Elbkähne oder Oberländer, nachdem sie die Akzise-Grenze am Oberbaum passiert hatten, ihren Liegeplatz fanden.

Mit diesem für heutige Begriffe sehr bescheidenen Hafenapparat ist Hamburg viele Jahrhunderte hindurch ausgekommen. Bis lange über die Franzosenzeit hinaus ist fast nichts zu seiner Verbesserung getan worden, obwohl die Untiefen des Elbstromes seit jeher veränderlich waren und die Rats- und Bürgerschlüsse des achtzehnten Jahrhunderts ihn nur deshalb erwähnen, weil er zu versanden drohte, wie aus der folgenden „Resolution" vom 7. Februar 1715 hervorgeht:

---

[1]) Der Hafen hatte in der ersten Hälfte des neunzehnten Jahrhunderts ungefähr folgende Ausdehnung: Der äußere Niederhafen umfaßte bei einer Länge von 1000 m und einer mittleren Breite von 140 m einen Raum von ca. 1,4 ha. Er gewährte etwa 130 großen und ebenso vielen kleinen Seeschiffen Raum zum Liegen, Laden und Löschen. Der Binnenhafen besaß eine Länge von 710 m, eine mittlere Breite von 150 m, einen Flächenraum von ca. 1,6 ha. Darin wie in den Kanälen lagen gewöhnlich ca. 250 Schiffe kleinerer Gattung, welche luden und löschten, und eine große Anzahl von oberländischen Kähnen, Ewern und anderen Flußschiffen. Der übrige Raum wurde für die zur Beförderung der Waren von und nach den Schiffen dienenden kleineren Fahrzeuge gebraucht. Der Oberhafen besaß eine Länge von 1300 m, eine mittlere Breite von 70 m und einen Flächenraum von 0,9 ha. Er faßte außer einigen Flußdampfschiffen ca. 260 große Elbkähne und die zum Zwischenverkehr dienenden kleineren Fahrzeuge. Insgesamt bedeckte er 3,9 ha. Hieraus ist gleichzeitig ersichtlich, daß er schon zu jener Zeit erheblich größer war als seine benachbarten Konkurrenten, denn der Altonaer Hafen hat z. B. nur einen Flächenraum von 0,36 ha. Der Harburger Hafen besteht aus einem Kanal, der bei einer Breite von 50—90 m 600—700 m lang ist und mithin einen Flächenraum von 0,3 bis 0,4 ha bietet. Der Bremer Hafen hat einen Flächenraum von ca. 0,6 ha. (Soetbeer S. 31.) — Der Niederhafen wurde 1768 in die Elbe hinein erweitert, indem eine zweite Pfahlreihe errichtet wurde, 1795 aber noch vergrößert, um 400 Schiffe aufnehmen zu können. Dieser Außenhafen, zur Unterscheidung des innerhalb des Bannes liegenden Binnenhafens, wird 1790 Rummelhafen genannt; aber schon 1796 heißt der Teil westlich vom Johannisbollwerk der Jonashafen, der mittlere der Rummelhafen und der östliche Teil beim Hölzernen Wambs (Blockhaus) der Brandenburger Hafen. Alles zusammen heißt später einfach Niederhafen. Es wurde eine Linie von ungefähr 2500 Fuß (ca. 800 m) durch 62 Dückdalben bezeichnet. (Gaedechens S. 169.) Die alte Karte muß aus den Jahren nach 1790 und vor 1796 sein.

„E. E. Rat hat für nötig gehalten, den Elbstrom und seine Untiefen durch eine besondere Deputation aus seiner Mitte, der Erbgesessenen Oberalten, der Verordneten der löblichen Cämmerey und des Commercii untersuchen zu lassen. Deputatio Commercii bringt häufig Klagen vor, daß auf ihre vielfältige Aufforderung um Verbesserung der Dinge sowohl in der Stadt als auf der Elbe nicht geachtet worden, und stellt vor, daß, wenn man nicht aufs schleunigste noch vor dem Winter zur Sache tue, die Elbe sich völlig zuschlingen würde." Erst als Wasserbaudirektor Hübbe 1842 ein kleines Buch herausgab,[1]) in dem er die Ergebnisse seiner Versuche und Vermessungen veröffentlichte und feststellte, daß der Elbstrom zwar eine ziemlich gleichbleibende Tiefe beibehalte, daß aber die Herstellung einer größeren Tiefe, die jetzt (1840) zum Bedürfnis geworden sei, nur durch Anwendung der in England entwickelten und gebauten Dampfbaggermaschine möglich wäre, wurde Rat geschaffen. Derselben Dampfkraft, welche größere Schiffe und dadurch die Notwendigkeit größerer Tiefen mit sich brachte, dankte Hamburg also auch die Lösung der durch sie entstandenen Schwierigkeit in Gestalt der Dampfbaggerei.

Lage und Bedeutung des Grasbrooks.

Ehe wir in die Betrachtung der einzelnen Vor-Hübbeschen Pläne eintreten, müssen wir noch kurz auf den sogenannten Grasbrook eingehen, der in dem Hafenbauprojekt eine ausschlaggebende Rolle spielt. Ein Blick auf die Karte von Hamburg im Jahre 1800 oder im Jahre 1849 genügt, um zu erkennen, welch hohe Bedeutung diesen sumpfigen Wiesen vermöge ihrer Lage für die Entwicklung des Handels und der Schiffahrt von Hamburg innewohnt. Hamburg stößt nur an einer Stelle unmittelbar an die Elbe, die im Südwesten den fast kreisförmigen Stadtumriß gleichsam als Tangente berührt. Zwischen dem südlichen Stadtwall und der Elbe schieben sich die Wiesen des Grasbrooks als ein trennender Keil, der ziemlich bis zu drei Vierteln der Stadtbreite in den von Strom und Stadtmauer gebildeten Winkel vordringt. Sobald die Bedürfnisse des Handels mehr Platz erforderten, mußte notwendigerweise dieses seit Jahrhunderten nur als Wiesen ausgenutzte Gelände in die Stadtanlage hineinbezogen werden, während sich für Wohngebäude, Krankenhäuser, Schulen und dergleichen der anwachsenden Bevölkerung Bauplätze viel umfangreicher, besser und schöner im Norden an der Alster darboten, wo denn nach und nach

---

[1]) Heinrich Hübbe, Einige Wasserstandsbeobachtungen im Flußgebiete des Elbstroms, zusammengestellt und bearbeitet mit besonderer Bezugnahme auf die Elbe von Schulau bis Geesthacht; Hamburg 1842. Fast die ganze Auflage dieser Arbeit wurde beim Brande von 1842 vernichtet.

auch das schöne Wohnviertel entstand, das wir heute kennen. Fassen wir die Umgebung des Grasbrooks ins Auge, so zeigt sich, daß hinter der Stadtmauer, die ihn im Norden begrenzt, die Hauptgeschäftsgegend liegt. Längs der Stadtmauer drängt sich dicht Speicher an Speicher. Hier finden wir den holländischen Brook, das Hauptquartier des damals blühenden Zuckerhandels und der damit in Verbindung stehenden Zuckersieder-Industrie. Zahlreiche größere und kleinere Kanäle und Flete durchschneiden das Viertel von Osten nach Westen als äußerst wichtige Wasserstraßen, die eine billige Beförderung der Waren der hier liegenden Speicher und Werkstätten nicht nur von und zu den Seeschiffen im Binnen- und Niederhafen im Westen, sondern auch von und zu den Oberländer Kähnen im sogenannten Oberhafen am Ostende des Grasbrooks ermöglichen. Eine für die Spedition vorteilhaftere, nach beiden Richtungen gleich bequeme Einrichtung, die es den Schuten gestattet, sowohl langseits der See- und Binnenschiffe, wie der Speicher anzulegen, kann man für einen Umschlagverkehr für Binnen- und Seehandel kaum ersinnen. Diese natürlichen Vorteile haben denn auch viel dazu beigetragen, daß Hamburg Bremen überflügelt hat. Welche Kosten, Verluste und Zeitversäumnisse demgegenüber mit der Spedition großer Gütermengen per Achse durch überfüllte Straßen verknüpft sind, und welch unerträgliche Zustände daraus erwachsen, kann man heute in New York in der West Street und ihrer Umgebung am besten beobachten. Es ist Hamburgs großer Vorteil, daß die Bürger hartnäckig an dem natürlichen System festgehalten haben.

Das Flet- und Schutensystem der Spedition, ein Hauptvorteil Hamburgs.

Der Grasbrook war eine unentwickelte nationale Hilfsquelle. Die Privatinteressen spähten danach; die Interessen der Vaterstadt wollten das Gemeingut für die Allgemeinheit aufbewahren, und darüber entspannen sich Fraktions- und Parteikämpfe, die viele Jahre lang andauerten. Die Entscheidung, wie der Grasbrook verwertet werden sollte, ist für die ganze Hafenpolitik maßgebend geworden. In der darüber herrschenden Uneinigkeit ist aber zweifellos eine teilweise Erklärung für die ziemlich ein halbes Jahrhundert lang andauernde Verzögerung des Hafenbaues zu finden.

Beginnen wir nun mit der Besprechung der Vor-Hübbeschen Pläne in chronologischer Folge, so stoßen wir zunächst auf den Büschschen Plan von 1786. — Professor Büsch, der als Direktor der Handelsschule wirkte, war seiner Zeit weit vorausgeeilt. Er bildete einen wahren Sprudelbrunnen fortschrittlicher Pläne auf allen Gebieten des öffentlichen Lebens. Sein Plan entsprang seinem Studium der alljährlichen Hochwasserkatastrophen, die wiederholt ganze Stadtteile im Hafenviertel überfluteten; zu ihrer Bekämpfung richtete er ein

A. Büschs Plan von 1786.

Warnungssignalsystem von Kanonenschüssen und Glockengeläut ein, das noch heute im Gebrauch ist. Um weitere Überschwemmungen vollends unmöglich zu machen, wollte Büsch die ganze Stadt eindeichen, und damit hängt sein großer Hafenbauplan zusammen. Eine solche Eindeichung bedingte eine Absperrung des Niederhafens und damit der Elbe von dem Binnen- oder Oberhafen mit dem sich daran anschließenden Fleetsystem mittels Schleusen. Hiermit wurde die fundamentale Frage, der wir bei jedem Plan der nächsten siebzig Jahre wieder begegnen, die Frage, ob ein Tiede- oder ein Schleusenhafen, d. h. ein zu jeder Zeit offener oder nur mit Durchschleusen zu erreichender Hafen gebaut werden soll, angeschnitten. Der Plan von Professor Büsch blieb indes unausgeführt.

Plan des Kapitäns Baxmann von 1796.

Das Bedürfnis nach Schiffsliegeplätzen und Baustellen für die Lagerhäuser wurde jedoch mit den 90er Jahren des achtzehnten Jahrhunderts durch den Handelsaufschwung, den die amerikanische Unabhängigkeit im Gefolge hatte,[1]) gesteigert. So trat der damalige Stadtingenieur Kapitän Baxmann im Jahre 1796 mit einem Plane hervor, nach welchem der Grasbrook mit einem Wall umgeben und in das St. Katharinen-Kirchspiel, also in das Speicher- und Geschäftsviertel, einbezogen werden sollte. Das Projekt war recht kurzsichtig und verkannte Hamburgs zukünftige Interessen vollkommen; glücklicherweise ist es ebenfalls nicht zur Ausführung gelangt. Statt dessen dauerten die Meinungsverschiedenheiten an, bis die Franzosenzeit dem Handel, dem diese Verbesserungen dienen sollten, vorläufig ein Ende setzte.

C. Woltmanns Plan von 1828.

Vierzehn Jahre vergingen nach der Wiedererlangung der Selbständigkeit, ehe die Benutzung des Grasbrooks erneut ernstlich erwogen wurde. Der starke Rückgang der Einwohnerzahl und die noch immer sich geltend machende Gedrücktheit des Handels ließ nicht so bald das ursprüngliche Bedürfnis nach weiteren Liege- und Bauplätzen wieder aufleben. Erst im Jahre 1828 entstand ein daraufbezüglicher neuer Entwurf; er rührte vom Wasserbau-Direktor Woltmann her und machte den Vorschlag, den Grasbrook einzudeichen, ihn mit Kanälen zu versehen und diese durch Schleusenanlagen an den Hafen anzuschließen. Im Grunde genommen frischte er also nur den Büschschen Plan wieder auf, der durch Eindeichung und Schleusenwerk eine Lösung anstrebte. Die gewonnenen Bauplätze wollte Woltmann an Private losschlagen. Wie man sieht, haben Privateigentum und Privatinteressen immer noch die Oberhand. Hamburg lag damals noch völlig im Banne des

[1]) 4. Juli 1776 — Unabhängigkeits-Frieden von Paris 1783.

Individualismus. Woltmann, dem es in erster Linie um eine Erweiterung der Stadt zu tun war, ist mit seinem Plan ebenfalls nicht durchgedrungen.

Charles Vignoles' Plan von 1835.

Bei den zeitlich auf ihn folgenden Plänen des englischen Ingenieurs Charles Vignoles aus dem Jahre 1835 tritt bereits ein ebenso neues wie von Grund aus umwälzendes Moment in die Erscheinung: die Eisenbahn. Wie ungeheuer groß der Anteil dieses neuen Verkehrsmittels werden sollte, hat man damals nicht geträumt. Trotzdem war nicht daran zu zweifeln, daß ein bequemer Eisenbahnanschluß als neues und unabweisliches Erfordernis zu den bisherigen Anlagen hinzutrat. Es galt ja „den Anfang einer Eisenbahnverbindung mit dem Innern Deutschlands zu bilden", [1]) bemerkten doch die Hamburger sehr wohl „die Anstrengungen, welche aller Orten gemacht wurden, sowohl um bestehenden Handel und Verkehr zu bewahren, als neue Quellen demselben zu verschaffen, und selbst von anderen Plätzen ab- und sich zuzuleiten." [2]) Auf derartigen Erwägungen wie auf dem damals lebhaft erörterten Plan einer Hamburg-Hannoverschen Eisenbahn fußte Vignoles, der von „unmittelbaren kommerziellen Rücksichten" ausgehend, einen geräumigen Eisenbahnhof und ausgedehnte Dockanlagen auf dem Grasbrook vorsah. Zum ersten Male zeichnen sich hier die Grundzüge einer zweckmäßig ersonnenen Hafenanlage, schattenhaft, aber doch erkennbar, ab: handelt es sich doch um nichts Geringeres als um die Schöpfung direkter Umschlagmöglichkeiten zwischen Seeschiffen, Flußfahrzeugen, Schuten, Speichern und Eisenbahnen.

Ein neues Moment: Der Eisenbahnanschluß.

Die feindliche Haltung Hannovers ließ die Hamburg-Hannoversche Eisenbahn jedoch nicht zur Ausführung kommen. Hannover konnte wegen seiner Häfen Harburg und Stade Hamburgs Entwicklung nicht ruhig ansehen, und da Dänemark Altona und Kiel besaß, blieb eine Eisenbahnverbindung von Hamburg nach irgend einer Richtung Jahre hindurch auf dem Papier stehen. Als erster bescheidener Schritt des Stadtstaats, sich durch Eisenbahnen ein größeres Hinterland zu erschließen, ist die am 25. Mai 1840 erfolgte Genehmigung der Hamburg-Bergedorfer Eisenbahn zu verzeichnen, aus der mit der Zeit die wichtige Strecke Hamburg-Berlin hervorgegangen ist.

---

[1]) „Rats- und Bürgerschlüsse von 1836—40. (IV. Band.) Mit treuen Auszügen aller den Rats-Propositionen hinzugefügten Beilagen", herausgegeben von Peter David Lohmann. Vier Bände. 1801—1815, 1815—1825, 1825—36, 1836—40. Hamburg 1828—1840.

[2]) Denkschrift 1858.

Die Hamburg-Berliner Eisenbahn 1840.

Wenngleich man so trotz der immer wieder auftauchenden Pläne über die Ausnutzung des Grasbrooks in der Sache selbst nicht weiter kam, so hielt sich doch das Bewußtsein der außerordentlichen künftigen Bedeutung dieses Areals für gemeinnützige Zwecke auf diese Weise lebendig. Die Folge davon war, daß seitdem darauf Bedacht genommen wurde, die dem Staat zugehörigen Teile des Grasbrooks nicht in Privathände übergehen zu lassen, sondern diese wenn Plätze für industrielle Anlagen dringend gewünscht wurden, nur auf Zeitpacht und unter Vorbehalt angemessener Kündigung auszuweisen. Freilich ist dieses Prinzip wiederholt verletzt worden, so daß Grundstücke, die auf diesem Wege in Privatbesitz gelangten, für teures Geld zurückerworben werden mußten. [1])

---

[1]) Das staatliche Eigentumsrecht am Grasbrook und später in noch größerem Maßstabe an den sumpfigen Inseln am gegenüberliegenden, linken Elbufer kann man kaum hoch genug schätzen. Ein krasses Beispiel, wie nachteilig eine „laissez faire"-Politik in dieser Hinsicht sein kann, liefern die Vereinigten Staaten von Amerika. In der Union herrschen heute noch die „laissez faire, laissez passer"-Prinzipien. Die Interessen des Privatmannes gehen über alles. Ein Eingreifen des Einzelstaates oder der Bundesregierung wird immer als unberechtigte Einschränkung persönlicher Freiheit und verrufene Beeinträchtigung von Privateigentum verschrieen. Der Eisenbahn verdankte man die rasche Aufschließung und Besiedlung des ganzen Landes, aber die Eisenbahngesellschaften haben sich, um den Wettbewerb der Wasserwege von vornherein auszuschalten, fast alle brauchbaren Uferstrecken und Hafenplätze angeeignet. Als Resultat haben wir die vielen Millionen manchmal freilich ganz unangebrachter Rivers- und Hafenausgaben für Häfen ohne Ufer. Man findet z. B. am Hudson River von New York bis Albany auf der Westseite die West Shore Rail Road und auf der Ostseite (der N. Y. Seite) die New York Central Rail Road, alle beide in einer Hand, die fast jeden Fuß am Ufer den Strom entlang beherrschten. Am Mississippi von New Orleans bis St. Louis und viele hundert Kilometer an den nach allen Richtungen sich daranschließenden Wasserstrecken hinauf und sogar an den großen Seen sind fast alle brauchbaren Hafenplätze im Besitz von Privaten, vorwiegend Eisenbahngesellschaften. Der New Yorker Hafen leidet ganz besonders darunter, daß die Wasserkanten sich im Privatbesitz, und zwar auch hier wieder meistens im Besitz von Eisenbahngesellschaften befinden, deren Interessen einer Hafenbauentwicklung geradezu entgegengesetzt sind. „Die Stadt New York hat sich so der eigenen Verfügung über 95 Prozent ihrer Uferstrecken begeben. Erst nachdem im Jahre 1870 das Dock Department eingesetzt worden ist, hat die Stadt sich ernstlich bemüht, das Eigentum an ihren Uferflächen wieder zu erwerben, und erst in neuester Zeit wird eine weitere notwendige Vorbedingung für die einheitliche Neugestaltung größerer Uferstrecken erfüllt. (Bubendey, „Der Hafen von New York" a. a. O. S. 7.) — „Die Vertreter der Eisenbahngesellschaften sind sonst überall früher aufgestanden und haben sich die Herrschaft über die Uferstrecken verschafft." (Ebenda S. 12.) Diesen gar nicht wieder gut zu machenden Fehler haben die Hamburger vermieden. Bis sie sich schlüssig wurden, wie der Grasbrook

Praktisch wurde mit dem Hafenbau erst im Jahre 1837 begonnen. Und da ist es bezeichnend, daß, wenn es sich auch nur um einen ganz bescheidenen Anfang handelte, doch heftigere Meinungskämpfe darüber entbrannten als über die Hunderte von Millionen, die von den Erweiterungen der letzten fünfzehn Jahre verschlungen wurden. Mit vieler Hingebung und großer Umständlichkeit wurde indessen der Gedanke zur Tat endlich ergriffen und die Sache allmählich in Schwung gebracht. Am 26. Oktober 1837 richtete der Rat auf Anregung der Kommerz-Deputation an die Bürgerschaft die folgende Propositio Senatus:

Begründung des ersten Hafenbaubeschlusses, 26. Oktober 1837.

„Bei der Zunahme des Schiffsverkehrs, namentlich bei den vielen Dampfschiffen, die wöchentlich ihre regelmäßigen Fahrten nach unserem Hafen machen, kann der gegebene Raum nicht mehr ausreichen. Es sind also bedeutende, umfassende Verbesserungen notwendig. E. E. Rat hat deshalb die Häfen sehr genau untersuchen und sich von der competenten Behörde Vorschläge einreichen lassen. Die Pläne und Verbesserungen, welche beliebt wurden, sind in der Anlage, auf welche E. E. Rat sich bezieht, näher detailliert worden und trägt E. E. Rat bei Erbges. Bürgerschaft nunmehr darauf an, es mit zu genehmigen:

daß der Hafen für die Dampfschiffe am westlichen Ende des Hafens beim Jonas angelegt und der Landungsplatz auf die näher angegebene Weise dort ausgeführt werde, daß von demselben ein Weg zu dem Johannisbollwerk mit einer Kayenmauer geführt, daß die Bastion Johannisbollwerk abgetragen und der Hafen bis auf 13 Fuß unter Null abgebaggert werde, welche Tiefe nach dem Ufer zu bis zu 3 Fuß unter Null abzunehmen habe; daß hinter dem Hölzernen Wambs ein Hafen für kleinere Seeschiffe angelegt werde mit einem Eingang nach der Südseite."

Wirkung der Dampfschiffe.

Diese Vorschläge sind dem dringenden Bedürfnis entsprungen, für den durch die zunehmende Größe und wachsende Zahl der Dampfschiffe sich steigernden Verkehr zu sorgen, wie denn überhaupt die ganze Politik, die zum Hamburger Hafen in seiner jetzigen Gestalt und Ausdehnung geführt hat, nur in einer Anpassung an die Anforderungen der

---

und der Hafen gestaltet werden sollten, wurden die unersetzlichen Elbwiesen wenigstens nicht aus der Hand gegeben. Daß New York als Welthafen trotzdem mit an der Spitze steht, ist kein Beweis für eine zweckmäßige Hafenpolitik. New York ist einer der allerersten Welthäfen trotz seiner Nachteile. Anderen Momenten, im besonderen der natürlichen Lage, ist diese Weltstellung zu danken, trotz ökonomischen Individualismus und Mißwirtschaft. Hamburg dagegen hat sich nur durch planmäßige, vorsichtige Arbeit bei seiner von Natur so mangelhaften Dotierung gegenüber der Konkurrenz behaupten können. New York ist eine reiche Erbin, Hamburg self-made.

Dampfschiffahrt besteht. Die Zunahme im Dampfschiffverkehr um diese Zeit wird durch die folgende Tabelle veranschaulicht:

Anzahl der Dampfschiffe und die von ihnen jährlich gemachten Reisen nach einigen Häfen.

Jahr	London		Hull		Amsterdam		Havre		Dünkirchen		Total	
	Schiffe	Reisen	Schiffe	Reisen	Schiffe	Reisen	Schiffe	Reisen	Schiffe	Reisen	Schiffe	Reisen
1825	1	7	—	—	1	4	—	—	—	—	2	11
1826	5	27	—	—	1	19	—	—	—	—	6	46
1827	4	31	—	—	1	16	—	—	—	—	5	47
1828	4	37	2	11	2	33	—	—	—	—	8	81
1829	5	48	2	11	2	31	—	—	—	—	9	90
1830	4	37	2	28	2	19	—	—	—	—	8	84
1831	4	36	3	29	2	12	—	—	—	—	9	77
1832	11	64	3	41	1	21	—	—	—	—	15	126
1833	9	63	3	47	1	12	—	—	—	—	13	152
1834	11	94	4	69	2	22	—	—	—	—	19	204
1835	9	105	6	93	1	18	2	36	—	—	20	265
1836	15	122	7	118	1	18	2	38	—	—	25	303
1837	9	110	7	114	1	24	3	42	—	—	22	300
1838	9	90	8	97	1	21	4	41	—	—	24	272
1839	11	94	8	101	2	42	4	43	1	15	34	348
1840	11	98	6	99	2	44	3	40	2	27	31	347
1841	6	87	7	113	2	45	3	35	3	35	20	310
1842	6	93	10	133	2	48	2	35	2	36	24	347
1843	6	101	10	138	3	48	2	36	1	8	23	332
1844	8	83	10	135	2	47	2	37	—	—	26	308

Die Erörterung, die über die angeführte Propositio Senatus gepflogen wurde, hat ein über diesen ersten Fall hinausgehendes Interesse. Die hier vorgebrachten Argumente haben auch in späteren Hafenbaudiskussionen eine Rolle gespielt und geben eine klare Vorstellung von dem ruhig abwägenden Suchen nach dem richtigen Weg, wie von den gesunden, weitblickenden und großzügigen Ansichten, von denen die Hamburger Stadtväter geleitet wurden, als sie das eigentliche Fundament zu Hamburgs Größe legten.

„Für spätere Generationen."

„Seit der Wiederbefreiung Hamburgs ist von allen Seiten dahin gestrebt worden, mit dem Geist der neuen Zeit fortzuschreiten, und man hat nicht nur darauf gesehen, das Nützliche zu schaffen, sondern auch das Angenehme damit zu verbinden.... Nur der Hafen befindet sich noch in dem Zustand, wie wir ihn von unseren Vorfahren erhielten, und man mußte sich bisher damit begnügen, die Tiefe des Hafens in

dem Stande zu erhalten, wie er war, ohne daß weitere, umfassendere Verbesserungen dabei vorgenommen werden konnten." — Weiterhin wird dafür plädiert, bei einer „so umfangreichen, für Hamburgs Handel, und also für Hamburgs Wohl so wichtigen Arbeit, welche hoffentlich noch den spätesten Enkeln Früchte tragen wird, nichts unversucht zu lassen, um namentlich sich gegen eine einseitige Beurteilung der Sache zu verwahren." Ferner hat die Schiffahrts- und Wasserbau-Deputation einen Wasserbau-Beamten zu Studienzwecken nach den bedeutendsten Häfen Großbritanniens, Frankreichs und Hollands gesandt, und endlich ist der „rühmlichst bekannte" Ingenieur Vignoles zu Rate gezogen worden.

Hamburg ist für sich selbst ein steter Beweis, daß eine kaufmännische Regierung, so lange sie nur für das Gemeinwohl arbeitet, eine Handelsstadt am besten zum Erfolg führen kann. Sehr richtig hat man denn auch auf diesen ersten Hafenbau das bewährte Handelsprinzip angewandt, es genüge nicht, nur die Nachfrage zu befriedigen, sondern man müsse auch durch geschicktes Entgegenkommen gegen seine Kunden diese Nachfrage steigern. Frühzeitig setzten Bemühungen zur Hebung des Fremdenverkehrs und Heranziehung der Vergnügungsreisenden ein, welche der Stadt viele Milliarden Silbergroschen zuführen sollten. „Es ist hinlänglich bekannt," führt der Senatsantrag an die Bürgerschaft in dieser Beziehung aus, „daß die Dampfschiffe nicht nur zum Transport von Waren benutzt werden, sondern sie dienen vorzugsweise als Kommunikationsmittel für Passagiere. Bei dem Umfang, welchen das Reisen in den neueren Zeiten und ganz besonders auch unter den höheren Klassen der Gesellschaft angenommen hat, ereignet es sich sehr oft, daß eine große Anzahl der Personen mit den Dampfbooten ankommt oder abzugehen im Begriff ist. Es bedarf nun keines Beweises, daß eine solche Frequenz von Fremden für uns im höchsten Grade vorteilhaft und wünschenswert sein muß. Der Nutzen eines solchen Personenverkehrs ist so einleuchtend, daß auch jetzt allenthalben von staatswegen große Opfer gebracht werden, um den Reisenden das Reisen bequem zu machen, und so die Zahl derselben zu vermehren."

Zur Steigerung des Fremdenverkehrs.

„Wenn wir in den neuesten Zeiten durch Anlegung bequemer Chausseen und geschmackvoller Tore dem zu Lande ankommenden Fremden einen bequemen Weg und einen freundlichen Anblick geschaffen haben, so ist doch bisher für die zu Schiffe ankommenden oder abgehenden Personen noch gar nichts geschehen. Nicht nur, daß die Dampfschiffs-Passagiere beim Besteigen oder Verlassen der Schiffe nicht die mindeste Bequemlichkeit vorfinden, so läßt sich einmal nicht verkennen, daß namentlich bei rauhem, stürmischem Wetter sich ein

solches Anbordgehen nicht ohne mannigfache Beschwerde denken läßt, und selbst mitunter mit Gefahr verbunden ist. Um auch in diesem Punkte Wandel zu schaffen und die gerechten Klagen der Passagiere für die Zukunft zu vermeiden, beabsichtigt E. E. Rat, für einen angemessenen, bequemen Landungsplatz zu sorgen." (Lohmann a. a. O. Bd. 4, S. 68.)

Es wurde infolgedessen beschlossen, eine Landungsbrücke für Dampfer anzulegen. Diese Brücke, auf der äußersten Südwestecke der Stadt, da wo sich heutigen Tags die St. Pauli-Landungsbrücke befindet, gelegen, mußte einen größeren Verkehr nach dort hinziehen, ein Umstand, der alsbald zu neuer Sorge Anlaß gab. „Dadurch, daß der Landungsplatz und mit demselben der ganze Verkehr in der Vorstadt St. Pauli stattfinden wird, steht zu befürchten, daß der Erwerb, den die Dampfschiffe liefern, sich nach der Vorstadt St. Pauli, wenn nicht gar nach Altona, zum Nachteil der städtischen Bewohner ziehen werde. Um dieses zu verhindern und namentlich die Gegend der Stadt, deren Bewohner hauptsächlich von dem Schiffsverkehr ihren Erwerb beziehen, nicht außer der Verbindung mit dem Dampfschiffhandel zu setzen, liegt es in dem Plane, von dem mehr erwähnten Landungsplatz einen zweiten Weg längs des Hafens hin, unter den Bastions Albertus hinweg, bis nach Johannis Bollwerk hinzuleiten." — Dazu muß bemerkt werden, daß die einzige Verbindung der Stadt mit der neuen Landungsbrücke damals über das Millerntor und den Vorort St. Pauli führte.

Furcht vor dem Wettbewerb Altonas.

Dieser neue Weg mit seinen kostspieligen Stein- und Zementmauern hat lange Jahre hindurch einen vielumstrittenen Punkt in den Debatten der Bürgerschaft abgegeben.

Bei den Auseinandersetzungen darüber finden wir übrigens ein Hauptargument, das für alle im Laufe der Jahre vorgeschlagenen Hafenerweiterungen immer wieder in die Wagschale geworfen worden ist. Wer die Lebensgeschichte irgend eines Selfmademan studieren will, der wird nach den Grundsätzen, nach der Weltanschauung forschen, die ihn zu seinem Erfolg geführt haben. Hamburg ist als Kaufmannsstadt wie Krupp, Thyssen, Carnegie oder Rockefeller, wie Männer also, die sich langsam und sicher unter geschickter Verwertung der sich ihnen darbietenden Gelegenheiten emporgearbeitet haben, self made. In seiner Nähe lagen das hannoversche Harburg und das dänische Altona, die beide nach 1864 und 1866 preußisch geworden, jedoch bedeutungslos geblieben sind. Hamburg hat eben schon zu einer Zeit der Kleinkrämerei verstanden, daß man, um zu gewinnen, etwas wagen muß, und daß Vorsicht mit Wagemut in der richtigen Zusammenstellung anzuwenden ist. — So selbstverständlich derartiges heute klingen mag, so

bemerkenswert scheint es schon 1837 in Hamburg eine Anwendung dieser kaufmännischen Regeln auf öffentliche Arbeiten zu finden. Im Laufe der Protokolle über diese Verhandlungen steht nämlich in den Akten ein Satz wie der folgende: „Was den Kostenpunkt anlangt, so kann es zuvörderst bei einem so großen Unternehmen, wie das der Hafenverbesserung nicht darauf ankommen, ob die Sache etwas mehr koste, wenn nur die Nützlichkeit des Projektes dargetan worden ist. Hamburg kann Geld gewiß nicht besser auf Zinsen legen, als wenn es Einrichtungen trifft, den Handel zu befördern und zu beleben."

Aus den Verhandlungen ergibt sich, daß eine neue Erfindung, ein Dampfbagger, in der Oberelbe schon in Betrieb war, und daß ein zweiter bestellt werden mußte. Die Bemühung, eine fertige Maschine in Deutschland zu erstehen, hatte keinen Erfolg; es mußte daher der Ausweg gewählt werden, „die Anfertigung einer Maschine in England zu bestellen, damit die Baggerei des Hafens auf eine kräftige, dem Schiffahrtsverkehr nutzenbringende Weise befördert werden könne." Dabei ergab sich der Vorteil, daß das Schiffsgefäß in Hamburg selbst erbaut werden und auf diese Weise einer der einheimischen Schiffsbauer den Nutzen dieses Teils des Unternehmens ziehen konnte.

Maschinelle Abhängigkeit von England.

Schließlich wurde die gesamte Vorlage angenommen und die großen, noch heute andauernden Hafenbauarbeiten mit der folgenden lakonischen „Resolutio Civium" sanktioniert:

„Erbges. Bürgerschaft genehmigt die Proposition E. E. Rats wegen Verbesserung des Hafens in allen Punkten angetragenermaßen." [1])

Freilich war das erste Jahr der Ausführung noch nicht zu Ende, als sich auch schon herausstellte, daß die bewilligten 500 000 Mark Bco. (750 000 Mark deutscher Reichswährung) nicht reichten und eine weitere Summe von 500 000 Mark Bco. nötig sein würde, um das Projekt fertigzustellen. Das war das Schicksal, unter dem in den ersten Jahren fast alle Hafenbauarbeiten zu leiden hatten. Als sich dann die Hamburger erst einmal daran gewöhnt hatten, größere Summen für Hafenbauzwecke zu bewilligen, als ihre Mehrzahl durch die Tageszeitungen wie durch Erörterungen in der Bürgerschaft zum richtigen Verständnis für Hafenbauprobleme erzogen worden war und als die Hafenbaubeamten selbst mehr Erfahrungen in der Ausarbeitung von Kostenanschlägen erworben hatten, wurden solche unzulänglichen Bewilligungen seltener. Statt dessen trat mit größeren und umfang-

Ausführung der ersten Arbeiten.

[1]) Rats- und Bürgerschlüsse 1838.

reicheren Kostenanschlägen, die sich von Laien sehr schwer nachprüfen lassen, und in dem Maße, als die Hafenerweiterung gewissermaßen zu einer Selbstverständlichkeit wurde, eine Tendenz zur Überbewilligung hervor. Statt Gefahr zu laufen, bei der Ausführung nicht zuzureichen, zog man es vor, die Kostenanschläge gleich von vornherein recht reichlich zu bemessen. Dabei blieb manchmal Geld übrig, das oft zu Verschönerungen verwendet wurde. Natürlich war dies Verfahren, wenn es auch nicht vollkommen war, der Gefahr vorzuziehen, daß infolge unvorhergesehener Schwierigkeiten die Mittel ausgingen und vielleicht die ganze Arbeit so lange liegen gelassen werden mußte, bis unter größerer oder geringerer Opposition Nachschüsse durch die Collegii und die Bürgerschaft durchgesetzt wurden.

Eine benötigte Nachbewilligung hat die Hafenbaudiskussion im Jahre 1838 nochmals aufgefrischt. Dem Hamburger von heute ist es fast unverständlich, daß man an der unbedingten Notwendigkeit sorgfältig überlegter Hafenverbesserungen zweifeln könne. Sein Großvater hat aber sehr hartnäckig daran gezweifelt. Es ist dies ja auch leicht zu verstehen, wenn man sich in jene Zeit hineinversetzt. Der künstliche Ausbau eines Hafens war damals etwas ganz Neues, Unerprobtes und Unbekanntes: und dazu klebt die Masse gern mit träger Gewohnheit an vorhandenen, vom Vorgänger überlieferten Verhältnissen. So war denn auch die Bürgerschaft, welche sich aus mehreren hundert Köpfen zusammensetzte und in Hafenbauangelegenheiten noch keine Erfahrung besaß, höchst mißtrauisch und machte große Schwierigkeiten, ehe sie 200 000 Mark Bco. von den gewünschten 500 000 Mark Bco. bewilligte. Welch rühmlicher Gegensatz hierzu die Bewilligung von 5 000 000 Mark im Frühjahr 1914 für eine neue Elbbrücke nach einer Verhandlung von knapp fünf Minuten!

Mißtrauen der Bürger.

Das Bedenken, das anläßlich der Nachbewilligung im Jahre 1838 im Schoße der Bürgerschaft zutage trat, hat beiläufig viel Gemeinschaftliches mit dem konservativen Mißtrauen des wohlhabenden Landwirts, der seinen Taler dreimal umdreht, ehe er ihn ausgibt. Diese Zähigkeit neuen Tendenzen und unerprobten Neuheiten gegenüber ist gerade für den Staat Hamburg oft eher ein Segen als ein Nachteil gewesen. Je mehr man sich in seine Geschichte hineinvertieft, desto mehr überzeugt man sich, daß eine überaus zurückhaltende Vorsicht, die oft beinahe wie Mangel an Unternehmungsgeist aussieht, die großartige Entwicklung Hamburgs besonders stark beeinflußt hat. Unbewußt haben sich die Hamburger von einem Gefühl leiten lassen, das der Amerikaner mit dem Sprichwort „First be sure you are right, and then go ahead", der Deutsche mit dem Moltkeschen „Erst wägen, dann wagen" verbindet. Infolge dieser Vorsicht hat man in

Hamburg manchen groben Fehler nicht begangen und ist schließlich zu einem wohl ausgedachten Hafen gelangt.

Wir haben bei diesem Moment der Vorsicht länger verweilt, da es fast bei jeder weiteren Hafenbauverhandlung das Leitmotiv bildet und bei den erwähnten Verhandlungen besonders stark in den Vordergrund tritt. — Um zu diesen zurückzukehren, muß hinzugefügt werden, daß sich bei der Ausführung der Arbeiten überhaupt verschiedenes Unvorhergesehene störend dazwischengestellt hatte. Einmal war der Winter sehr stürmisch, so daß nicht nur die Fortführung des Werks unterbrochen werden mußte, sondern auch schon ausgeführte Arbeiten durch die Ungunst der Witterung zerstört wurden. Die Baggerei hatte bedeutendere Kosten dadurch verursacht, daß man mehrfach auf Pfahlstummel, Holz und dergleichen gestoßen war. Hauptsächlich waren die Mehrkosten aber durch eine Abänderung in der Herstellung der Kaimauer verursacht worden. Diese Mauer war nicht etwa ein Anlegekai zum Löschen und Laden, wie wir ihn heute kennen (solche Kaimauern sind erst 28 Jahre später (1866) im Sandtorhafen erstmalig zur Ausführung gekommen), sondern lediglich eine massive Spundwand zur Einfassung des an dem abzutragenden Johannisbollwerk vorüberzuführenden neuen Weges. Trotz dieses bescheidenen Zweckes war die Mauer etwas Niedageweseines, hatten doch so massive Ufereinfassungen bis zum Jahre 1838 noch nirgends Anwendung gefunden. Was die Höhe des Johannisbollwerk-Weges anbelangt, so war eine Höhe von 12 Fuß projektiert worden; es stellte sich jedoch heraus, daß er eine Höhe von 22 Fuß haben mußte, sollte er nicht zu sehr durch Fluten leiden. Das setzte wieder eine stärkere Fundierung voraus. Infolgedessen wurde die Mauer mit einer davorgezogenen Pfahlwand, einer sogenannten Banquette, versehen. „E. E. Rat hat die Abänderung des früheren Planes für zweckmäßig erachtet, denselben mit Ehrb. Oberalten und Verordneten löbl. Kammer beraten, welche Kraft der ihnen von Erbg. Bürgerschaft übertragenen Gewalt diese Modifikation genehmigt haben." [1]) Aber die Bürger waren durchaus nicht zufrieden: Bedenken über die Solidität der Mauer im besonderen, wie über die Unternehmung im allgemeinen wurden laut, so daß sich der Staat zur Beschwichtigung der ängstlichen Gemüter an die niederländische Regierung wegen Zusendung eines Wasserbau-Ingenieurs wenden mußte, da die Bürgerschaft die 500 000 Mark Bco. nicht bewilligte; wollten doch die Hamburger zuvor überzeugt sein, daß es bei diesen Arbeiten sein Bewenden haben würde. Nichtsdestoweniger warf sie zur Fortsetzung der Baggerei 200 000 Mark Bco. aus.

[1]) Rats- und Bürgerschlüsse vom 20. August 1840.

Mittlerweile hatten die Niederlande, dem Ansuchen Hamburgs entsprechend, einen der Inspektoren ihres Waterstaats, den Ingenieur Mentz, nach der Hansestadt entsandt. Mentz konnte ein anerkennendes Urteil über die Kaimauer fällen und dadurch die sich ankündigende Zwistigkeit zwischen Rat und Bürgerschaft von vornherein beilegen. Infolgedessen bewilligte die Kommerzdeputation in Ergänzung des im Mai 1840 bewilligten und inzwischen aufgebrauchten Zuschusses von 200 000 Mark Bco. einen Vorschuß von 70 000 Mark Bco. Durch diese Eile-mit-Weile-Methode wäre die ganze Arbeit zum Stillstand gekommen, wenn die Bürgerschaft nicht schließlich wieder eine Summe von 200 000 Mark Bco. bewilligt hätte. So hat sich der Holländer Mentz verdient gemacht, daß er den Zwist zwischen Rat und Bürgerschaft durch sein anerkennendes Urteil über die Kaimauer beseitigte. Immerhin lassen sich aus diesen Anfängen einige Grundprinzipien der Hamburger Hafenpolitik ablesen, die vielleicht in den folgenden drei Sätzen zusammengefaßt werden können:

a) Der Handel und besonders die Dampfschiffahrt verlangt verbesserte Hafenverhältnisse.

b) Das Geld, das für zweckentsprechende Hafenanlagen ausgegeben wird, trägt durch den dadurch vermehrten Wohlstand für alle Bürger gute Zinsen.

c) Eile mit Weile! Lange überlegen, bevor teuere Bauten unternommen werden. Lieber einige Jahre später als falsch bauen. Viele Sachverständige anhören, aber eigene Meinung behalten.

Diese wichtigen Grundgedanken scheinen schon 1840 fest eingewurzelt und bilden die starken Unterlagen für alle Erwägungen, die während der nächsten 25 Jahre bis zur Eröffnung des Sandtorhafens im Jahre 1866 angestellt worden sind.

Der Mentzsche Plan von 1840.

Ganz abgesehen von seiner Begutachtung der Kaimauer am Johannisbollwerk hat sich nun Mentz aber auch noch in anderer Hinsicht ein gewisses Verdienst um den Hamburger Hafen erworben: trat er doch 1840 mit einem großartigen Plan zu dessen Ausbau hervor, der sich auf Büschs Eindeichungsprojekt, Woltmanns Projekt von 1828 und einen Entwurf des damaligen Wasserbaudirektors Hübbe stützte und alle drei als Unterlage benutzte. Sein Plan war für die damaligen Verhältnisse viel zu weitläufig und kostspielig und kam nie zur Ausführung, enthält aber einige Gedanken von entwicklungsgeschichtlicher Bedeutung. Sie bestehen darin, daß Hübbe eine wesentliche Verbesserung des Hafens vorschlägt, „mit welcher Veränderung er die

Eindeichung der Stadt und des Grasbrooks in Verbindung bringt und zugleich eine Kommunikation zwischen Oberhafen und Niederhafen projektiert." Diese „Kommunikation" wurde 1888 als Zollkanal ausgeführt. Das Wesentliche dabei ist, daß sich die Eindeichung nicht auf die Stadt und den Grasbrook beschränkte, sondern auch die ganze innere Stadt samt ihren Wasserstraßen in sich einschloß. Den Zugang zu diesen inneren Wasserwegen sollten Schleusen am Baumwall und am Oberbaum ermöglichen. Wieder begegnen wir also der Deich- und Schleusensystem-Frage, welche viele Jahre hindurch in allen Projekten eine Rolle gespielt hat. Der Vorteil, den die Möglichkeit eines ständigen Wasserverkehrs durch alle Kanäle und Flete bot (die heute noch bei Ebbe meist ohne Wasser sind und, abgesehen von der Unterbindung jedes Schutenverkehrs während dieser Zeit, gerade keinen schönen Anblick gewähren), wurde endlich hinter dem Vorteil eines offenen Tidehafens zurückgestellt.

Noch einmal die Schleusenfrage.

Im Jahre 1840 hat nun Wasserbaudirektor Hübbe auf Veranlassung des Rats einen Plan zur Einteilung des Grasbrooks und zur Verbesserung des Hafens ausgearbeitet. Besonders der Oberhafen war damals mit Elbfahrern buchstäblich überfüllt, da die Einführung der Dampfmaschinen und die Entwicklung von Fabrikbetrieben im Binnenlande eine große Kohlenzufuhr aus England zur Folge hatte und dadurch der Verkehr allein der Kohlenkähne auf der Elbe ganz beträchtlich geworden war. Hierzu kam die Entwicklung der Dampfschiffahrt. Die Zunahme an Zahl und Größe der einzelnen Fahrzeuge bedingte neue Hafeneinrichtungen. Auch mußte mit Rücksicht auf die Bauart der Dampfer mit scharfem Rumpf im Gegensatz zu den alten, flachen Formen ein Festfahren bei Ebbe vermieden werden. Alles drängte also nach Abhilfe. Doch vereitelte vorderhand ein furchtbares Naturereignis die Weiterverfolgung der Angelegenheit. Gerade als Wasserbaudirektor Hübbe nach langwierigen Verhandlungen mit der Schiffahrts- und Hafendeputation im Frühjahr 1842 seinen Plan Senat und Bürgerschaft zum Votum vorlegen wollte, suchte im Mai der große Brand die Stadt heim und äscherte sie zur Hälfte ein. An die Ausführung von Hafenverbesserungen war nun natürlich vorläufig nicht zu denken.

Hübbes erster Plan von 1840.

Indessen wurden die Hafenverhältnisse bei wachsendem Handel mit der Zeit so mißlich, daß schon zwei Jahre nach dem Brande auf Anregung der Kommerz-Deputation die Grasbrook-Angelegenheit wieder aufgenommen wurde; ein Entschluß, bei dem die sich gerade damals bietende Möglichkeit, einige im Privateigentum befindliche Grundstücke auf dem Grasbrook, deren Bebauung unmittelbar bevor-

Hübbes zweiter Plan vom März 1844.

zustehen schien, durch Vergleich und Austausch zurückzuerwerben, mit hineinspielte. [1])

Am 14. März 1844 beantragte der Senat unter diesen Umständen die Mitgenehmigung der Bürgerschaft für einen von der Schiffahrts- und Hafendeputation vorgelegten Plan zur Einteilung des Grasbrooks, der zunächst eine Erweiterung des Hafens (Oberhafen), eine Sicherung der Akzisegrenze und eine Placierung der vereinigten Wasserkünste bezweckte und neben einer künftigen Erweiterung des Niederhafens die Festlegung der Richtung einer etwaigen Deichlinie in Betracht zog. Als Grundidee des Planes, die gleichzeitig einen Grundfehler bildete, wurde in den Motiven zum Antrag der Wunsch hervorgehoben [2]): „in beiderlei Rücksicht, sowohl der Gewinnung neuer Bauplätze als auch der Erweiterung der Hafenanlagen dasjenige Maß einzuhalten, das den gegebenen Verhältnissen angemessen, einerseits den begründeten Ansprüchen des Handelsverkehrs an erweiterten Hafenräumen reichlich genügen, andererseits durch Herstellung einer möglichst großen Anzahl von gutgelegenen Bauplätzen eine Deckung der für jenen ersten Zweck zu verwendenden Kosten in Aussicht stellen kann." [3])

Kommerzdeputation und Bürgerschaft verwarfen indessen den Plan des Senats von 1844, weil es vorderhand bedenklich erschien, einen Riß im weiteren Ausbau des Grasbrooks durch Rat und Bürgerschlüsse gesetzlich festzulegen und dadurch „spätere, durch veränderte Handelsverhältnisse oder sonstige Veranlassungen wesentlich modifizierte Pläne wo nicht unmöglich zu machen, doch jedenfalls erheblich zu erschweren." [4]) ... Ein solches Anerkenntnis kann jedoch nicht zum Vorwurf gereichen, wenn man bedenkt, welch folgenreiche Ereignisse, sowohl in Rücksicht unserer hamburgischen Verhältnisse, als auch der allgemeinen deutschen Verkehrsbeziehungen, gerade in den letzten Jahren eingetreten sind. ... „Allein, da Hamburg bei seinem beschränkten Territorium für Hafenanlagen nirgends Ersatz für den Grasbrook finden kann, so leuchtet es ein, daß jede Regulierung dieses Terrains, die nicht fernere Entwicklung

---

[1]) J. C. W. Ruperti und H. C. Meyer jun. erklärten sich bereit, diese Besitzungen zur Förderung des Hafenbaus unter pekuniären Opfern an den Staat abzutreten und dafür anderweitig gelegene Staatsgelände in Tausch zu nehmen.

[2]) Propositio in Forma E. E. Rats vom 14. März 1844 an die erbges. Bürgerschaft.

[3]) Ebendort.

[4]) Denkschrift von 1858, S. III.

der Schiffahrt und des Handels umfassend berücksichtigt und hierfür die größtmöglichsten Vorteile erzielt, als unersetzlicher Verlust zu beklagen wäre."[1])

Festlegung der vier Grundgedanken.

Aus diesen Erwägungen heraus wurden die vier folgenden Forderungen aufgestellt:

1. Bedeutende Erweiterung des Oberhafens (für Flußschiffe) und des Unterhafens (für Seeschiffe);
2. bequeme Kommunikation zwischen beiden;
3. zweckmäßige Verbindung des zu erweiternden Niederhafens mit dem Bahnhof der Berlin-Hamburger Eisenbahn;
4. Herstellung von Speichern und Ausladeplätzen in unmittelbarer Kommunikation mit den Seeschiffen.

Bei dieser Gelegenheit muß nochmals betont werden, daß die Handelskammer all diese Arbeiten als Staatsaufgabe empfahl und Private bei dem Bau und der Verwaltung vollständig ausgeschaltet wurden.[2])

---

[1]) Denkschrift von 1858, S. III. vom 17. März 1844. Es ist dabei anzumerken, daß New York wie Rotterdam die Eisenbahn nicht genügend berücksichtigten, wenn auch Rotterdam dies Versäumnis vollständig nachgeholt hat.

[2]) Im Gegensatz hierzu überließ Rotterdam den Hafenbau anfänglich Privaten und kam damit nicht weiter; die einzelnen Häfen führten ein kümmerliches Sonderdasein, die Einheit fehlte ihnen und alle litten unter dem Mangel an Strom- (Fahrrinnen-) Arbeiten. Erst nachdem die Stadt Rotterdam den Betrieb in eigene Regie genommen hatte, stellte sich der große Aufschwung ein. Auch in Cuxhaven machte in den siebziger Jahren eine private Hafenbaugesellschaft Fiasko. In New York hat man immer noch weder Krananlagen noch Eisenbahnanschluß, weil die Uferstrecken wie gesagt in den Händen von Privaten sind. Den einzigen Versuch einer wissenschaftlichen Güterumschlagsbeförderung findet man neuerdings im Bush Terminal, S. Brooklyn. Für ein Privatunternehmen sind die dort erstellten Dock- und Speicheranlagen ganz kolossal, sie bilden aber nur einen winzigen Teil des ganzen Hafens. Hamburg hat den richtigen Weg schon früh eingeschlagen, und zwar nicht von der Regierung, sondern von der Handelskammer, der Kommerzdeputation, aus.

II.

Der Wendepunkt von 1845.

Nachdem die Kommerz-Deputation ihre Vorstellungen gemacht hatte, wurde sie durch Konklusum des Senats vom 7. Juni 1844 [1]) aufgefordert, einen selbständigen Plan zum Ausbau des Hafens anfertigen zu lassen. Sie erteilte daher den Ingenieuren William Lindley und James Walker den Auftrag, die Aufgabe „unter umfassender Berücksichtigung der ferneren Entwicklung der Schiffahrt und des Handels" zu lösen. Gleichzeitig und unabhängig davon betraute die Schiffahrts- und Hafendeputation den Wasserbaudirektor Hübbe mit derselben Aufgabe. „Außer den in ihren früheren Vorstellungen bereits enthaltenen Punkten bemühte sich die Kommerz-Deputation, nachdem sie bei den beteiligten Geschäftszweigen durch Zirkulare zur Einreichung spezieller Desiderien aufgefordert hatte, den sogenannten Technikern (Walker-Lindley) noch die sonstigen kommerziellen Rücksichten für den auszuarbeitenden Plan mitzuteilen." [2])

Rundfrage an die beteiligten Geschäftszweige.

Die beiderseitigen Ausarbeitungen lagen im Frühjahr 1845 vollendet vor. Da sie beide starke Vorzüge aufwiesen, fand auf Anregung Walkers und mit Zustimmung der Behörden eine Vereinigung der drei beteiligten Techniker statt, die sich über einen gemeinschaftlichen Plan zur Bebauung des Grasbrooks verständigten. Ihre Beschlüsse legte die Kommerz-Deputation dem Senat im Oktober 1845 vor, sich selbst mit der Erklärung begnügend, „daß der beifolgend überreichte Plan ihr in kommerzieller Hinsicht durchaus zweckmäßig und empfehlenswert erscheine." [3])

Bevor wir uns der eingehenden Betrachtung dieses Planes zuwenden, haben wir uns mit den Persönlichkeiten seiner drei Urheber, James Walkers, William Lindleys und Heinrich Hübbes, etwas näher zu befassen. Die ersten beiden waren Engländer, die jahrelang an dem Aufbau Hamburgs nach dem großen Brand mitgearbeitet hatten. Aus

Berufung der ersten Zivilingenieure aus England.

[1]) Denkschrift von 1858, S. III.
[2]) ebenda.
[3]) ebenda S. IV.

dem Lande stammend, dessen Civil-Engineers damals Weltruf genossen, brachten beide gewisse Eigenheiten und freilich auch gewisse Vorurteile mit, die auf ihre Arbeit nicht ohne Einfluß bleiben konnten und geblieben sind.

William Lindley

Mr. William Lindley verbrachte sein ganzes übriges Leben in Hamburg. Seine erste Arbeit, die Entwässerung des sumpfigen Hammerbrooks vor dem Deichtor im Südosten der Stadt, verdient hier kurz erwähnt zu werden, da diese Arbeit gleichfalls der Entstehungsgeschichte des Hamburger Hafens angehört. Sie wurde im Jahr 1842 vorläufig für ein Areal von 300 000 Quadratruten beschlossen. Das Gelände zwischen dem Vorort St. Georg und der Elbe, elbaufwärts vom Oberhafen liegend, war in seinem natürlichen Zustand wertlos, dank seiner Lage wohnte ihm aber eine bedeutende Entwicklungsfähigkeit inne. Wie bereits gesagt, war große Neigung vorhanden, den unproduktiven Grasbrook in Bauplätze für die durch den vermehrten Handel so nötig gewordenen Warenspeicher aufzuteilen. Als dieser Plan glücklicherweise vereitelt worden war, schlug Lindley vor, den Hammerbrook mit Kanälen, die für Oberländer und Schuten schiffbar sein sollten, zu durchziehen; er erhielt die Ausführung seines Projekts und schuf durch ein System von 22 m breiten Kanälen, die insgesamt 1600 m an Länge maßen, in der unmittelbaren Nähe der Stadt ideale Speicherplätze mit Straßenanschluß auf der einen, Kanalanschluß auf der anderen Seite. Das ausgegrabene Material wurde zur Ufererhöhung benutzt. Die am Kanal gelegenen Baustellen wurden an Private verkauft, und so ist mit den Jahren auf dem Hammerbrook ein ganzer Komplex von Privatspeichern entstanden.

Heinrich Hübbe.

Heinrich Hübbe (geboren am 23. September 1803, gestorben am 1. Juni 1871) war von 1837 bis 1864 Wasserbaudirektor und damit der eigentliche Leiter der Hafenbauten. Ihn und seinen Nachfolger Dahlmann könnte man sozusagen den Großvater und den Vater des Hamburger Hafens nennen. Sie haben die technische Unabhängigkeit von England bewirkt. Ihr energisches und unermüdliches Wirken, ihr weiter Blick haben Hamburgs Hafenbaupolitik die Bahn gewiesen, auf der die jüngere Generation — Meyer und Bubendey — auf Grund ihrer Rührigkeit, Befähigung und Sachkenntnis zu dem heutigen einzigartigen Hafen gelangt sind.

Der Plan von 1845.

Was schlug nun der Walker-Lindley-Hübbesche Plan von 1845 vor? Zur Orientierung nehmen wir zwei Karten von Hamburg zur Hand: die Stadtkarte von etwa 1800 (S. 135) und die Reproduktion des Originals des W.-L.-H.schen Plans, der den Titel „Entwurf zur Verbesserung des Hafens von Hamburg und Benutzung des Grasbrooks — gehörig zum Bericht vom 10. Oktober 1845" (S. 88) führt.

Ein Vergleich ihres Inhalts führt uns vor Augen, was für Hafenanlagen die drei Ingenieure beim Beginn ihrer Tätigkeit vorfanden, was sie planten und was schließlich aus ihren Projekten geworden ist.

Da sieht man sofort, daß die erste notdürftige Hafenerweiterung durch Ausbaggern des Stadtgrabens geschaffen wurde. Sie wurde weitergeführt, indem der Sandtorhafen von 1837 durch Ausdehnung auf die Felder Nr. II und III auf dem Plan von 1845 mit immer weiterer Hinzuziehung des Stadtgrabens in den Sandtorhafen von 1866 bezw. den von heute umgewandelt wurde.

Der Plan von 1845 zeigt, daß sich drei Bassins, A, B und C, quer durch den Grasbrook ziehen und im Osten mit dem Oberhafen in Verbindung stehen sollten. Tatsächlich wurde die Öffnung nach dem Niederhafen zu, statt in der Richtung nach dem Oberhafen, angelegt. Auf dem Plan von 1845 finden wir ferner drei rechtwinklige Verbindungen zwischen A—B—C und der Elbe. Bei der endgültigen Ausführung fielen diese Häfen weg, während die Bassins A und B viel breiter hergestellt wurden und C ganz wegfiel.

Verbindung von Oberhafen und Seehafen.

Unverkennbar ist den Wünschen der Kommerz-Deputation bei dem Plan von 1845 Folge geleistet worden. Die neuen Hafenbecken verbinden Oberhafen und Niederhafen, Eisenbahnanschluß ist vorgesehen. Wichtig ist auch, daß die Haupteinfahrtsverbindung von Oberhafen und Seehafen nicht rechtwinklig zum Strom steht, so daß beim Einlaufen nur einige Grad vom Kurs nach Backbord gehalten werden muß. Freilich ist kaum anzunehmen, daß man damals diese Anordnung in bewußter Weise getroffen hat; denn mit den kleinen Schiffen jener Zeit war es nicht so schwierig zu manövrieren. Es liegt sogar nahe, daß Walker, Lindley und Hübbe diesen Punkt gar nicht besonders beachtet haben, sonst hätten sie die drei quer zum Strom liegenden Vorhäfen und Einfahrten kaum in der aus dem Plan ersichtlichen Weise angelegt. Immerhin muß die Vorteilhaftigkeit dieser Lage

Bedeutung des Neigungswinkels vom Bassin zum Strom.

hervorgehoben werden. Die ersten Rotterdamschen Häfen lagen demgegenüber rechtwinklig zum Strom, und die Piers in New York liegen immer noch so, zum großen Verdruß aller Kapitäne, die mit großer Gefahr, unter Mühe, Kosten und Zeitverlust, die heutigen Schiffskolosse um den Pierkopf herumsteuern müssen, um in das Slip zu gelangen. (Auf der ersten Reise der „Vaterland" riß sich der Riese in der starken Strömung los und richtete allerhand Schaden im Hafen an.) Allerdings ging Rotterdam sehr früh zum fächerartigen Anschluß des Hafens an die Fahrrinne über. Wenn der erste Hamburger Hafen, der für alle späteren Becken bahnbrechend wirkte, in die richtige Lage kam, so ist das höchstwahrscheinlich allein dem alten Stadtgraben zu verdanken.

Auf dem Plan von 1845 hatten die Ingenieure ferner auf dem „Eisenbahnkai" (dem heutigen Sandtorkai) und auch anderweitig Kräne vorgesehen. Der Plan sah die Wegräumung der Bastion Hölzern Wambs und des Blockhauses im Niederhafen vor, wodurch der Niederhafen vergrößert und auch eine Neugestaltung der Kehrwieder-Spitze möglich gemacht wurde. Auf diesem äußersten Ende sollten sich zwei für damalige Verhältnisse große Kräne erheben, und auch die Eisenbahnschienen sollten bis dahin gelegt werden. So einfach diese Einzelheiten jetzt anmuten, so sind sie doch aus zwei Gründen von größter Bedeutung; einmal, weil man in Hamburg den Eisenbahnanschluß und auch Kräne auf einer massiven Kaimauer, um einen unmittelbaren Umschlag aus den Schiffen in die Güterwagen [1]) zu ermöglichen, schon im Jahre 1845 als conditio sine qua non betrachtete, und dann weil uns hierin die ersten Ansätze des jetzt in allen europäischen Häfen verbreiteten Kaisystems entgegentreten.

Noch einmal die Schleusenfrage.

Damit gehen wir aber auch zum Hauptfehler im Plan von 1845 über, dem Fehler, an dem er gescheitert ist: er umfaßte nämlich auch noch die älteren Eindeichungsprojekte. Hamburg sollte nicht nur neue Schiffsliegeplätze erhalten, sondern gleichzeitig von den vielen und äußerst mißlichen Überschwemmungen für immer befreit werden. Zu diesem Zwecke sollte der Oberhafen, der ganze Grasbrook und die Hälfte des Niederhafens bis zum Johannisbollwerk eingedeicht werden. Die Gefahren dieses Projekts waren bedeutend. Ein Deichsystem bedingt Schleusen, und diese stören den Verkehr außerordentlich durch Zeitverlust und auch durch immer wieder vorkommende Havarien, ganz abgesehen von den großen Anschaffungs- und Betriebskosten, die sie erfordern. So ist z. B. Antwerpen ein wenig praktischer Hafen, weil er zahlreiche, verzwickte, rechtwinklige Durchgänge und außerdem viele Schleusen besitzt. Allerdings wurde Antwerpen durch die großen Niveauunterschiede zum Schleusensystem gedrängt. [2]) Der Walker-Lindley-Hübbesche Plan zeigte also in diesem Punkte ernste Mängel auf, zu denen sich noch Schwierigkeiten beim Swajen der Schiffe quer zum Strom gesellten. So treffliche Gedanken er enthielt, ist er denn auch tatsächlich nicht in die Praxis umgesetzt worden.

Verwerfung des Plans von 1845 wegen der Schleusenfrage.

Der von den Herren Walker, Lindley und Hübbe ausgearbeitete Grasbrook-Plan von 1845 blieb während der darauf folgenden sechs

---

[1]) In der Praxis findet eine Verteilung der Güter in den Schuppen statt; erst nachher werden sie auf die Güterwagen verladen.

[2]) Zwischen Ebbe und Flut hat man in den bedeutendsten Häfen folgende Unterschiede im Wasserstande: London 6 m, Liverpool 8,7 m, Antwerpen 4,4 m, Havre 7,0 m, Hamburg 2,0 m, New York 1,5 m, Rotterdam 1,5 m. (Aus Wiedenfeld S. 72.)

Jahre als schätzbares Material für die Zukunft bei den Akten liegen und hatte einstweilen nur die gute Folge, daß von nun an bei Anweisung von Bauplätzen oder sonstigen Anlagen auf dem Grasbrook sorgsam darauf geachtet wurde, „in keiner Weise der eventuellen späteren Ausführung jenes Planes irgend Hindernisse zu bereiten, vielmehr bei jeder sich darbietenden Gelegenheit durch geeignete Einrichtungen, Vorbehalte und Kündigungen entgegenstehende Schwierigkeiten im voraus tunlichst zu beseitigen.“ [1]) Die Hafenbaupolitik hat sich noch weiter dahin geklärt, daß gegebenenfalls zum Hafenbau brauchbare Gelände nicht mehr der Willkür der Privatinteressenten ausgeliefert werden durften, sondern dem Staate zugunsten der Allgemeinheit erhalten bleiben mußten.

Forderung eines staatlichen Hafens durch die Bürgerschaft.

Inzwischen war das Bedürfnis nach einem großen, modern ausgebauten Hafen immer dringender geworden. Merkwürdigerweise war es nun nicht der Staat selbst, d. h. seine Regierung, der Senat, sondern die Bürger, die, durch Bürgerschaft und Kommerz-Deputation vertreten, für das Prinzip eines staatlichen Hafens eintraten. Das Prinzip eines staatlichen Hafens ist von nun an als Leitstern nicht mehr außer acht gelassen worden.

Zur Motivierung des Hafenbaues führt der Senat 1851 aus: „Angesichts der Tatsachen und in der Berücksichtigung der begleitenden Umstände, daß die Aufhebung der englischen Navigationsakte, welche schon jetzt wesentlich zur Hebung des hamburgischen Schiffahrtsverkehrs beigetragen hat, noch nicht alle ihre Folgen zu entwickeln imstande gewesen sind; daß ferner eine große Zahl von Schiffen beschäftigende Kohlenbedürfnisse der hinterliegenden Länder durch vermehrte Eisenbahnen und Fabrikanlagen im steten Steigen sind; daß nicht minder das hiesige Auswanderungsgeschäft bedeutend an Ausdehnung gewinnt; daß durch den Umfang endlich, welchen der Verkehr mit Kalifornien und dem täglich wichtiger werdenden Zentralamerika erhält, eine stets wachsende Schiffahrtsfrequenz in unseren Häfen in Aussicht steht; muß es sich mehr als rechtfertigen, ja! es muß sich als eine unausweichliche Verpflichtung herausstellen, diesen Schiffen in unseren Häfen den ausreichenden Raum zum Liegen, schnellen Laden und Löschen zu verschaffen, wenn sie nicht auf andere Häfen verwiesen werden sollen.“ [2])

In diesem Sinne setzte die Kommerz-Deputation ihre ganzen Kräfte ein, und in der Tat fand schließlich einer ihrer Anträge vom 2. Mai 1851 Berücksichtigung, der im Rat- und Bürger-Konvent vom 22. Juli

[1]) Denkschrift von 1858.

[2]) Rats- und Bürgerverhandlungen von 1851.

1852, also ein Jahr und einen Monat später, zu folgenden Beschlüssen führte:

1. daß zur Vergrößerung des Niederhafens die Bastion „Hölzern Wambs", das Blockhaus und die Neptunsbrücke nebst den Pfahlwänden weggeräumt, ferner der Niederbaum nebst Akziselinie in die auf dem in diesem Antrag sub Nr. II angehängten Risse angegebene Linie zurückverlegt und mit der durch die zuerst genannten Arbeiten gewonnenen Erde der Cloakgraben hinter dem Kehrwieder zugeworfen werde;

2. daß zur Gewinnung neuer Liegeplätze für Seeschiffe auf dem Grasbrook die westliche Hälfte des Stadtgrabens zwischen Sandtor und Brooktor in dem auf den sub Nr. II angehängten Risse angegebenen Umfange zu einem Hafenbassin bis 6 Fuß unter Hamburg Null (13 Fuß unter gewöhnlichem Hochwasser ausgetieft), ferner ein Verbindungskanal zwischen diesem Bassin und der Elbe mit einem Vorhafen mit einer Tiefe von 8 Fuß unter Null (15 Fuß unter gewöhnlichem Hochwasserstand) hergestellt, endlich noch die auf dem Risse Nr. II mit a und b bezeichneten Teile der Bassins A und B des Walker-Lindley-Hübbeschen Planes mit einer gleichen Tiefe zu Hafenbassins eingerichtet werden, wobei sich E. E. Rat die weiteren Anträge in betreff der dadurch zur Sicherung der Akzise notwendig werdenden Einrichtungen vorbehält;

3. daß die für sub 1 und 2 erwähnten Arbeiten auf 386 398 Mark Courant[1]) veranschlagten Kosten aus der Staatsprämien-Anleihe gedeckt werden." [2])

Die Erweiterung, die erst im Jahre 1855 den Betrieb eröffnete, gewährte an Liegeplätzen, von der freizulassenden Durchfahrt abgesehen, eine Fläche von 510 000 qm. Daß ihre Herstellung die lange Zeit von drei Jahren erforderte, beruht auf der neu zu lösenden Frage der Akziselinie, welche damit als neues Moment in unsere Betrachtung eintritt. Hamburg bekannte sich von jeher — das liegt in der Natur der Sache — zum Freihandel; trotzdem konnte auf ein wenn auch nur geringes Oktroi (Akzise und Torsperre), wie es heute noch in Paris besteht, als indirekte Steuer für die Staatskasse nicht verzichtet werden. Die Erhebung dieses Oktrois war sehr einfach, so lange Hamburg durch die Stadtmauern vom umliegenden Lande abgeschlossen und die Stadt auf der Südseite, der Elbseite, bis auf zwei Wassertore, nämlich den Oberbaum und den Niederbaum, von der Elbe zum Schutze gegen etwaigen Schmuggel durch den Stadtgraben getrennt blieb. Sobald

[1]) Eine Mark Courant gleich 1,20 Mark.

[2]) Rats- und Bürgerverhandlungen von 1852.

Die Akziselinie von 1855 und der Freihafen von 1888.

aber Hamburg zur offenen Stadt wurde und die Vorstädte St. Georg und St. Pauli einbezog, und sobald vor allen Dingen durch den Ausbau des Stadtgrabens auf dem Grasbrook zum Sandtorhafen die natürlichen Zollgrenzen verschwunden waren, war der Schmuggelei Tür und Tor geöffnet. Für die städtischen Finanzen gewann daher die Sicherung der Akziselinie die größte Wichtigkeit. Es ist ein treffendes Beispiel für die einseitige Beachtung eines einzelnen Gesichtspunktes, daß der Senat, vom „löblichen Kommercio" angeregt, die Hafenerweiterungen auf Grund der schwierigen Akziselinie bisher bekämpft hatte. Für die „löbliche Kämmerey" war ja der Hafen Nebensache, für sie hatten nur die Zolleinnahmen oder -ausfälle Interesse. Bei der nunmehrigen Ausführung der Arbeiten (1852—55) mußte dieser Punkt geregelt werden, und so wurde beschlossen, die von Walker-Lindley-Hübbe angegebene Linie mit einem Kostenaufwand von 230 000 Mark Courant und mit Ansatz von jährlich 14 600 Mark Courant Betriebsmehrkosten zu verlegen. Das Wichtigste liegt hierbei in der Tatsache, daß die Akziselinie hinfort nicht mehr längs der Elbe mit unterschiedlichen Zollstationen an den verschiedenen Hafeneingängen — wie bis jetzt am Niederbaum vor dem Binnenhafen und am Oberbaum vor dem Oberhafen — hinlaufen, sondern sich zwischen die neuen Häfen und die Stadt schieben sollte. Das ist der keimhafte Ansatz zum Freihafen von 1888. Der neue Hafen ist als Freihafen angelegt worden.

Aufhöhung statt Eindeichung der Ufer.

Bei den Arbeiten von 1852—55 kam noch eine andere vielerörterte Frage zur Lösung. Wir haben gesehen, daß die meisten Vor-Hübbeschen Pläne und Hübbe selbst die Stadt eindeichen wollten; an den Schleusen, die eine solche Eindeichung erforderte, war ja der Hübbesche Plan gescheitert. Die Arbeiten der Jahre 1852—55 wiesen nun der Zukunft dadurch eine andere Richtung, daß die Häfen als offene Tiedehäfen ausgegraben wurden, und daß die ausgebaggerte Erde dazu dienen mußte, die Ufer bis auf 22 Fuß über Null, also auf ein Niveau, das höher lag, als das Sturmflutniveau, aufzuschütten. Hierdurch war der Zweck einer Eindeichung, soweit die betreffenden Ufer in Betracht kamen, erreicht. Da sich etwas Einfacheres nicht denken läßt, ist dieses System seitdem beibehalten worden. Einige Stadtteile freilich blieben Sturmfluten ausgesetzt bis in unsere Tage.

Wenn auch die Arbeiten von 1852—55 bescheiden waren, so haben sie immerhin dazu gedient, zwei Grundsätze zu befestigen: erstens die Akziselinie nur für die Stadt zu ziehen und den Hafen vollständig zollfrei zu lassen, und zweitens, die uralte Sturmflutgefahr allmählich dadurch zu beseitigen, daß die neuen Ufer mittels der ausgebaggerten Erde über Sturmfluthöhe aufgeschüttet wurden. So einfach die Lösung dieser zwei Fragen aussieht, so haben sie doch lange

Jahre die Diskussion beherrscht. Die hier gefundene Lösung blieb fortan für die Hafenbauten maßgebend.

Trotz aller Aufmerksamkeit und Agitation, die der Angelegenheit früher zugewendet worden war, waren noch viele Privateigentümer von früher her auf dem Grasbrook sitzen geblieben. Die neuen Arbeiten und insbesondere die Akziselinie-Regulierung bedingten den vollständigen Übergang des ganzen Geländes in den Besitz des Staates. Die Anwendung des bestehenden Enteignungsgesetzes erwies sich für den vorliegenden Fall in mehrfacher Hinsicht als höchst schwierig und ungenügend. —

Gütliche Durchführung der Enteignungen.

Abermals wurde jedoch damals ein allerdings später nicht immer wieder erreichtes Vorbild für die Zukunft dadurch geschaffen, daß ein aus Rats- und Kämmereimitgliedern zusammengesetzter Ausschuß es fertig brachte, auf gütlichem Wege durch Kauf und Austausch „eine Vereinbarung, welche augenscheinlich den wohlverstandenen Interessen sowohl des Staates als auch der beteiligten Grundeigentümer in gleicher Weise entsprach," ohne lange Gerichtsverhandlungen herbeizuführen.[1] In der Hafen- und Sanierungsgeschichte von Hamburg bleibt dies gütliche Übereinkommen eine bedeutende Leistung. Dem Staate wurde von den betreffenden Privaten ein Areal von 579 648 Quadratfuß gegen Austausch eines Platzes von 85 064 Quadratfuß und einen Kaufschilling von 460 650 Mark Bco. überlassen. Auf Ziffern kommt es allerdings in dieser Arbeit nicht an, wo es sich nur darum handelt, die Politik, ihre Beweggründe, ihre Wege und ihre Endzwecke zu untersuchen. Auf alle Fälle war „die Erwerbung des abgetretenen Areals dem Staate für den Hafenplan eine conditio sine qua non, und diese Erwerbung war auf dem Wege der Übereinkunft nach Lage der Sache zu keinen vorteilhafteren Bedingungen zu beschaffen."[2] In dieser Weise hat sich der Staat in den Besitz des nötigen Grund und Bodens zu setzen vermocht, ehe es zu spät war, und dieses Vorgehen fand denn auch bei der Bürgerschaft ohne weiteres Genehmigung. Damit wurde eine außerordentlich wichtige Erleichterung für die zukünftige Ausführung umfassender Hafenanlagen gesichert.

Im Rats- und Bürgerkonvent vom 19. Juni 1856 wurde weiterhin beschlossen,[3] einen ferneren Teil des Planes von 1845 durch Ausbau der Bassins II und B zu verwirklichen.

---

[1]) Denkschrift von 1858.

[2]) Denkschrift von 1858.

[3]) Rats- und Bürgerschaftsverhandlung vom 19. Juni 1856.

Der Plan von 1845 wird von nun ab planmäßig durchgeführt, zu bemerken ist hierzu nur, daß einzelne weitere Grundstücke, die hierzu nötig waren, doch nicht auf gütlichem Wege zu angemessenem Preise erworben werden konnten, so daß der Staat von seinem Enteignungsrecht Gebrauch machen mußte. Dreißig Jahre später werden wir beim Zollanschluß ähnliche Verhältnisse in größerem Maßstabe wiederfinden.

III.

Die Denkschrift von 1858 und der Vorschlag zu einer gemischten Unternehmung.

In seinem vortrefflichen Werk über „Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen" sagt Flügel: „Man wollte einen Dockhafen mit einem einfachen Tor bauen. Die Arbeiten wurden im Jahre 1863 in Angriff genommen in Gestalt des zwischen der Elbe und der Altstadt gelegenen Sandtorhafens. Aber als dieser im Jahre 1866 eröffnet wurde, ließ man das Tor zunächst fort, und es ist auch später nie eingebaut worden." So einfach lagen die Dinge denn doch nicht. Für Flügel, der seine Untersuchungen ebenso wie Clapp in seinem Werke „The Port of Hamburg" nur auf den modernen Hamburger Hafen erstreckt, genügt es freilich, von einem einfachen „Weglassen" der Tore zu sprechen; wir müssen indessen in dem ausschlaggebenden Moment, daß Hamburg von nun ab einen offenen Hafen besitzt, das Ergebnis zielbewußter Erwägungen und Entschließungen erblicken und folgendes feststellen: Die Hamburger haben sich nach langem Zögern und Schwanken überzeugt, daß die Ausführung, wie sie schließlich erfolgte, die einzig zweckmäßige wäre. Die Jahre, zu deren Betrachtung wir jetzt gelangt sind, brachten als Resultat den Sandtorhafen; sie haben, von geringfügigen Abweichungen abgesehen, das Hafen s y s t e m für die ganze Zukunft festgesetzt.

Mit den Arbeiten von 1852—55 kam die Überzeugung zum Durchbruch, daß es vor allen Dingen darauf ankomme, zu entscheiden, „ob die fraglichen Bassins mit Anschluß des Sandtorhafens (1840, 1852—55 gebaut) zu mit Schleusen geschlossenen Docks oder zu offenen Tiedehäfen eingerichtet werden sollten." [1]) Der Senat forderte infolgedessen die Kommerz-Deputation durch ein Konklusum vom 11. September 1857 auf, in die Untersuchung dieser Frage einzutreten. Die

[1]) Denkschrift von 1858.

Kommerz-Deputation ging daraufhin, obwohl sie sich schon seit dreizehn Jahren, ja seit 1828, mit dem Problem beschäftigt hatte, nochmals an die Arbeit und brachte als Endergebnis ihrer Untersuchung die Hafeneinrichtung in Vorschlag, die noch heute in Betrieb ist.

Um zunächst festzustellen, wie sich die Bürgerschaft zu der Frage stelle und was sie überhaupt von den „allgemeinen Verhältnissen denke," die „die kommerzielle Verwendung des Grasbrooks notwendig mitberücksichtigen müsse," veranstaltete die Deputation erneut eine Rundfrage an diejenigen Personen, die am meisten mit dem Hafen zu tun hatten.[1]) Ein engerer Ausschuß aus ihrer Mitte ließ zuvörderst einen ausführlichen Fragebogen mit verschiedenen Rissen und dem Plan von 1845 drucken und versandte ihn an die in Frage Kommenden. Außerdem hielt sie 18 Sitzungen ab, in denen sie vierzig Personen zu Worte kommen ließ. Hierüber wurde ein genaues Protokoll geführt, das vielfach von den Befragten durch ein weiteres, freiwilliges, schriftliches Gutachten ergänzt wurde. Unter den befragten Interessenten und Sachverständigen befanden sich u. a. der Hafenmeister J. W. Ch. Meinicke, der Arsenalinspektor Berndt, der Schifferalte Bremer und verschiedene Schiffskapitäne, die Schiffsbauer Opfermann, Koncke, Somm und Johns, der Senator Godeffroy und R. M. Sloman sen., die zwei größten Reeder, der Eisenbahndirektor Wolf, Baurat Neuhaus, Kapitän M. Valentin, Schiffsprokureur C. G. Heilig, verschiedene Makler und schließlich die Herren A. J. Herz, A. J. Schön, C. Woermann und Generalkonsul Ernst Merck. Die Aufzählung all dieser Namen zeigt deutlich, in welchem Sinne sich die sogenannte Subkommission ihrer Arbeit unterzog. Unparteilichkeit, Vielseitigkeit und Gründlichkeit waren ihre Parole, möglichst alle Interessenten und besonders die größten der Hamburger Bürger, sollten ausreichend Gelegenheit finden, ihre Ansichten freimütig zu äußern. All diese Männer haben sich nun ohne Ausnahme für offene Häfen erklärt und die Schleusenhäfen und damit auch den Walker-Lindley-Hübbeschen Plan verworfen. Es entsprach das nur der Anschauung von Hübbes Nachfolger, Wasserbaudirektor Dalmann, der ein eifriger Gegner von Schleusen war, wenn es auch nicht sein alleiniges Verdienst war, daß die richtige Entscheidung getroffen wurde. Es handelte sich dabei um so weniger um ein einfaches Fortlassen der Schleusentore, als schon der Sandtorhafen 1858 als offener Hafen entworfen und von vornherein als solcher gebaut worden war. Wie auf der Karte deutlich zu erkennen ist, fehlen hier nicht bloß die Schleusentore, es ist in ihm überhaupt kein Ansatz für eine Schleuse gemacht worden.

Rundfrage an die Handelsinteressenten.

Einstimmiges Eintreten für offene Häfen.

[1]) Denkschrift von 1858.

Englischer Einfluß.

Zwei Gründe machen es verständlich, weshalb der Walker-Lindley-Hübbesche Plan von 1845 die Hafenbassins durch Schleusenanlagen gegen die Elbe abgegrenzt wissen wollte. Erstens war es natürlich, daß sich die in England geschulten Ingenieure von den Vorbildern der anderen großen, und besonders der englischen Häfen, nicht losmachen konnten und in bewußter oder unbewußter Weise zeitlebens in ihrem Bann standen, wenn es auch schädlich war, daß sie übersahen, daß diese Häfen mit ganz anderen Wasserstandsunterschieden zu rechnen hatten, wie der Hamburger mit seiner Spanne von 2 m zwischen Ebbe und Flut. Der zweite Grund lag in der Verquickung der Hafenbauaufgabe mit den Eindeichungsplänen der Stadt, welche einen Schleusenabschluß nötig machten. Sobald man sich entschloß, die Ufer in Kais zu verwandeln, die über Sturmfluthöhe gebaut werden sollten, war das ganze Eindeichungsprojekt im Grunde genommen hinfällig. Trotzdem hielt es schwer, die Idee eines Hafens mit Schleusen, an die man sich gewöhnt hatte, fallen zu lassen.

Einige der im Protokoll gegen Schleusen vorgebrachten Argumente seien hier in kurzer Zusammenfassung betrachtet: [1])

Der Haupteinwand war, daß die Schiffe bei Anwendung gewöhnlicher Stautore nur zu Flutzeiten aus- und einfahren könnten, und daß beim Öffnen der Schleusen ein solcher Andrang entstehen würde, daß die Expedition eher gehemmt als gefördert werden und der Warentransport auf dem Wasserwege den größten Teil des Tages hindurch illusorisch bleiben würde.

Ferner wurde die Ansicht ins Gefecht geführt, alle größten Schiffe müßten notwendigerweise mit der Vorflut den Hafen verlassen, um bei dem höchsten Wasser über die Untiefen bei Teufelsbrücke, Blankenese und Schulau zu gelangen. Es ist aber unmöglich, noch bei genügend hohem Wasserstand dahin zu kommen, wenn sie erst gegen Hochwasser aus dem Dock kommen könnten.

Die Schuten, die ja auch erst dann das Dock verlassen könnten, würden weiterhin gezwungen sein, ihre Waren immer gegen die starke Ebbe in die Flete zu bringen.

Tritt ferner kurz vor Hochwasser ein dicker Nebel ein, so wären die eben aus dem Dock gelassenen größten Schiffe in sehr schlimmer Lage. Sie könnten nicht auf dem Strom ankern, weil sie dort auf Grund kommen würden. Auf dem Inder, dem Mersey, der Themse und dem Humber könnten sie indessen festlegen und günstige Gelegenheit abwarten.

---

[1]) Anhang zur Denkschrift von 1858. Protokoll.

Selbst Kammerschleusen mit einem Bassin davor würden den Verkehr ganz enorm erschweren. Es kostet außerordentlich viel Zeit, Schiffe aus- und einzulassen. Wenn man sich auf England berufe, führte Kapitän Valentin aus, so möge man neben den ganz anderen Flutverhältnissen, in welchen das Motiv für Docks liege, auch nicht übersehen, daß man dort die Schwierigkeiten mit dem Eis ganz und gar nicht kennt. Namentlich in den abgeschlossenen stillen Docks werde es am ehesten frieren. Wie solle man das Eis aus den geschlossenen Docks entfernen? Wie die Türen öffnen, wie die Schiffe dann hinausbringen, und wie dann die Türen wieder schließen? Wie oft werde namentlich in Eiszeiten Schaden an den Schleusen entstehen!

Generalkonsul Ernst Merck machte darauf aufmerksam, „daß es vorgekommen sei, daß der Wasserzugang zu dem bekannten großen Speicher seiner Firma im Hammerbrook dadurch, daß das Wasser hinter den Schleusen schneller friere als im Strom, ca. 14 Tage nicht brauchbar gewesen sei, während die Schiffahrt auf der Elbe noch fortgedauert habe."

Hafenmeister Meinicke sagte unter anderem: „Von den beiden Alternativen entscheide er sich unbedingt für offene Tiedehäfen, die Schiffen jederzeit aus- und einzulaufen gestatteten." Nur in solchen könne man ohne Unterbrechung zum Laden und Löschen zu Wasser verkehren, das sei aber bei Schleusen doch nicht möglich. In Amerika habe man bei ähnlichen Flutverhältnissen auch keine Docks.

Kapitän Eitzen trat zwar für Schleusenhäfen ein, doch stand er mit seiner Ansicht recht vereinzelt da. Er behauptete, daß das Auf- und Abgehen der Schiffe mit der Flut schädlich für dieselben sei. Auch meinte er, daß die Schiffe sicherer im ruhigen Wasser lägen, daß Tiedehäfen zu schnell zuschlickten und daß die Häfen vor allem nicht so tief ausgebaggert zu werden brauchten. Das war aber auch alles, was sich zugunsten der Schleusenbassins sagen ließ. Etliche weitere Referenten haben die oben erwähnten Gründe für Tiedehäfen nur wiederholt.

Aus der Erhebung der Kommerz-Deputation entstand kurz darauf die vielgenannte „Denkschrift an einen Hochedlen Rat vom 26. März 1858", worin alle Grundgedanken der Hafenbaupolitik enthalten sind.

Die 16 Wünsche der Kommerz-Deputation (1858).

Sechzehn Wünsche sind darin aufgestellt worden, die im folgenden zunächst als Übersicht aufgeführt und sodann an der Hand der von den vierzig Männern abgegebenen gutachtlichen Äußerungen näher erläutert werden sollen. Es wurde gefordert:

1. Verlegung der Schiffsbauwerften sowie der Kohlenlager nach dem Reiherstieg an der Südseite der Elbe,

2. Erweiterung und Umgestaltung des Sandtorhafens nach einem neuen Plan,
3. Erweiterung der Einfahrt in den Sandtorhafen durch Abstechen eines Teils der Landzunge,
4. Herstellung von massiven steinernen Vorsetzen (Kais) um den Sandtorhafen, 20 Fuß unter Null (27 unter M. H. W.) fundiert und 19 Fuß über Null (12 über M. H. W.) erhöht,
5. Ausbaggerung des Sandtorhafens in seiner neuen Gestalt bis 16 Fuß unter Null (25 unter M. H. W.),
6. Herstellung einer gleichen Tiefe für die Einfahrt und die davor liegenden Teile des Niederhafens und der Elbe,
7. Auffüllung des Elbufers am Grasbrook in einer Längenausdehnung von 1800 Fuß (spätere Strandhafen) und Herstellung massiver steinerner Vorsetzen auf dieser Strecke,
8. Ausbaggerung von Schiffsliegeplätzen in der Elbe vor dem eben unter Ziffer 7 geforderten Elbkai bis auf 17 Fuß Tiefe, sowie Einrichtung von Dückdalben, Eisbrechern und Schlengeln,
9. Ausstattung der Kais um den Sandtorhafen mit Kränen, Schuppen, Eisenbahngleisen und Fahrstraßen,
10. Gleiche Einrichtung für den Elbkai,
11. Herstellung einer Eisenbahnverbindung von den Bahnhöfen bis zum Sandtorhafen, mit einer Abzweigung vom Sandtor nach dem Elbkai,
12. Verlängerung des im Grasbrook-Plan von 1845 mit „A" bezeichneten Bassins bis an den Sandtorhafen,
13. Herstellung einer Schleuse im Brooktor,
14. Verlegung der Kornschutenbebachung,
15. Regulierung der Spitze des Kehrwiederwalls, Herstellung einer Kaimauer und Anlage eines großen sowie kleinen Krans und eines Schienenanschlusses an das Gleis vom Sandtor nach den Bahnhöfen, und endlich
16. Bau massiver Speicher am Mittelkai des Sandtorhafens und zwischen dem Sandtor-Südkai sowie dem Elbkai.

Diese sechzehn Wünsche der Denkschrift der Kommerz-Deputation stellen, wie gesagt, die Grundzüge der Hamburger Hafenbaupolitik dar, und wir müssen deshalb versuchen, in ihre Motivierung tiefer einzudringen. Zuerst sollten also die Schiffswerften und die Kohlenlager vom Grasbrook entfernt und nach der Südseite des Stroms, die bis dahin wegen ihrer Unzugänglichkeit unbenutzt geblieben war, verlegt werden. In dem Maße, wie die Nachfrage nach Häfen- und Lagerhausplätzen stieg, mußten extensive wirtschaftliche Unternehmungen wie Schiffswerften und Kohlenlager ohnehin weichen und entlegenere Ge-

biete aufsuchen. Nach rein ökonomischen Regeln hätten alle mehr extensiven Wirtschaften über kurz oder lang doch von selbst Platz machen müssen. Die neuen Pläne aber machten eine sofortige Verlegung im Interesse des gesamten Projekts nötig. Die Schiffswerften und besonders der „Reiherstieg", sind heute noch auf demselben Platz, der ihnen im Jahre 1858 zugewiesen wurde. Blohm & Voß kamen erst 1877 hinzu und mußten sich in noch größerer Entfernung von der Stadt niederlassen, und „Vulkan" endlich, der erst 1905 nach Hamburg kam, hatte sich gar an der äußersten Stadtgrenze im Südwesten anzubauen, Vorgänge, die ganz im Einklang mit dem Thünenschen Gesetz stehen.

Punkt 2 und 3 bezwecken die Erweiterung des Sandtorhafens. Die daraufbezüglichen Arbeiten sind bis heutigen Tages nicht zum Abschluß gelangt. Jedes Bassin mußte wegen der Zunahme der Schiffsgrößen [1]) immer wieder erweitert werden, waren doch schon in der Zeit von 1840 bis 1858 die Platzansprüche erheblich gestiegen. Übrigens erachtete der Hafenmeister eine Breite von 200 Fuß, also von weniger als 70 m, für genügend, um zwei Reihen von Seeschiffen mit den dazu gehörigen Schuten und unter Freilassung eines Durchgangs in der Mitte das Anlegen an den Kais zu gestatten. Die Hafeneinfahrt mußte natürlich gleichfalls geräumiger werden. Man wollte damit den zukünftigen Anforderungen Rechnung tragen; freilich konnte man sich nicht träumen lassen, daß im Jahre 1913 die Schiffe der Imperatorklasse 50—60 000 Tonnen fassen würden. Auch bezüglich des Tiefgangs glaubte man auf Jahre hinaus vorzusorgen, wenn man den Hafen 18 Fuß tief ausbaute, waren doch im Jahre 1851 nur 49 Schiffe mit einem Tiefgang von 15 Fuß nach Hamburg gekommen, deren Zahl 1856 nur auf 85 gestiegen war. Heute haben die drei größten Schiffe einen Tiefgang von 36, also genau das Doppelte so viel Fuß. Ebenso groß ist der Kontrast der vorgeschlagenen Breite von 200 Fuß zu dem neuen Hafen auf Steinwärder und Waltershof, der eine Breite von ca. 900 Fuß (270 m) aufweist, oder gar dem großen Rotterdamer Hafen mit einem Durchmesser von 550 m oder ca. 1820 Fuß.

Zum vierten und den folgenden Punkten ist zu bemerken, daß die Kaianlagen auf Grund der beim Bau des Sandtorhafens vorgenommenen Untersuchungen ihre heutige Gestalt erhielten, ein Umstand, dem wir nun unsere ganze Aufmerksamkeit zuzuwenden haben.

---

[1]) Es wurde hervorgehoben, daß die durchschnittliche Tragfähigkeit der Seeschiffe von 97 Kommerzlasten (291 t) im Jahre 1850 auf 130 Kommerzlasten (390 t) im Jahre 1858 gestiegen war.

Bei einer genauen Durchsicht der von den bekannten Herren der Kommerz-Deputation abgegebenen Voten stellt sich heraus, daß den Kaianlagen, die danach im Sandtorhafen tatsächlich zur Ausführung kamen, fast ausnahmslos zugestimmt worden ist. Als Vorbilder konnten fast alle englischen Häfen, sowie Bremen und andere Häfen auf dem europäischen Festlande dienen. Im Gegensatz hierzu findet man in Amerika durchweg ein anderes System, das der vollständig gedeckten Piers. Auf die sich daraus ergebenden Vergleiche einzugehen erübrigt sich, da sich Clapp wie Flügel ausführlich damit beschäftigt haben. Für unsere Untersuchung ist nur wesentlich, daß man sich in Hamburg schon im Jahre 1858 über Hafenbecken und Kaisystem fast einstimmig schlüssig geworden ist. Mit einigen kurzen Strichen sind die Vorzüge des letzteren folgendermaßen zu umschreiben: Kaianlagen.

Statt enger Pierslips, die höchstens zwei Schiffe aufnehmen können, gibt es in Hamburg große lange Becken oder Bassins. Die Schiffe machen hart an den Kais fest. Diese stellen vertikale, massive Mauern dar, die tief genug fundiert sind, um den sich ihnen nähernden Schiffen ein bequemes Anlegen zu ermöglichen.

Die Kaikanten bleiben im Gegensatz zu dem amerikanischen Piersystem frei. Doch laufen an ihnen zwei Eisenbahnschienen entlang, die gestatten, Güterwagen unmittelbar an die Schiffsluken heranzubringen. Hierzu kommen mechanisch betriebene Kräne, die die Gleise überspannen und, auf Schienen montiert, nach Bedarf verschoben werden können. Mittels dieser Kräne werden Einzelfrachten gelöscht, Massengüter wie Kohle, Erz, Getreide, Petroleum werden meistens „im Strom" mit ganz anderen Vorrichtungen gefaßt und kommen mit diesen Anlagen nicht in Berührung. Die Stückgüter werden vom Deck des Schiffes oder aus den Schiffsluken durch die Kräne herausgehoben, können aber freilich nur selten unmittelbar in die Eisenbahnwagen befördert werden und müssen daher zumeist auf dem freien Platz *hinter* den Gleisen, aber *vor* den Schuppen niedergesetzt werden, von wo die Verteilung bei gelegenerer Zeit an die verschiedenen Empfänger stattfindet. — Da schon im Jahre 1858 bekannt war, daß im großen und ganzen die Verteilung einer gemischten Ladung teils auf Schuten, teils auf Kais mehr Zeit in Anspruch nehme, so wurden damals die Waren erst auf dem Kai gestapelt und sortiert, ehe sie in die Schuten oder Eisenbahnwagen wanderten oder in Fuhrwerken nach der Stadt abgingen oder, falls sie noch nicht rollen sollten, zur Aufbewahrung in die Schuppen gelangten. Folgende Wege kamen zu jener Zeit für die einlangenden oder ausgehenden Stückgüter in Betracht: Löschen „im Strom".

von und zu dem Speicher mittels Schuten,
„ „ nach der Oberelbe „ Kähnen,
„ „ „ dem Eisenbahnnetz „ Gleisanschlusses,
„ „ „ der Stadt „ Fuhrwerks,
„ „ „ den Schuppen auf Lager für kurze Zeit.

Richtungen und Methoden der Güterbewegung in Hamburg.

Diesen verschiedenen Beförderungszweigen wurde von den Hamburger Kaufleuten frühzeitig die größte Beachtung geschenkt und die Speditionsverhältnisse in allen Teilen und Phasen gründlich erwogen. Als Ergebnis dieser Besonnenheit haben wir heute einen Hafen vor uns, der in der Ersparnis von Zeit und Arbeit, zwei für die Speditionskosten äußerst wichtiger Faktoren, bei der Abfertigung von Stückgütern nicht übertroffen wird. — Was schnellste und billigste Behandlung von Massengütern, insbesondere von Kohle und Erz, anbelangt, so ist allerdings Rotterdam Hamburg beträchtlich überlegen, aber auch in der Bewältigung dieser Aufgaben kann der Hamburger Hafen Hervorragendes leisten. Ein anschauliches Bild des Kaisystems gibt der Querschnitt der Anlage aus dem Jahre 1888 auf Seite 88, sowie die verschiedenen Photographien auf Seite 142.

Nachdem die Kaifrage in dieser Weise theoretisch zur Zufriedenheit gelöst worden war, wurde im Laufe der Jahre der Ausbau in Angriff genommen, indem nach Bedarf ein dem seinerzeit genehmigten Gesamtplan entsprechendes neues Bassin ausgegraben und dann die Ufer mit massiven Vorsetzen versehen wurden, die nachher mit Gleisanschlüssen, Kränen und Schuppen ausgerüstet wurden.

Gleichgültigkeit gegenüber Sturmfluten.

Die Aufschüttung des Elbufers am Grasbrook, die der siebente Punkt der Denkschrift forderte, bedeutete eine Entscheidung der vielumstrittenen Eindeichungsfrage. Es befremdet dabei allerdings, daß verschiedene der Sachverständigen in ihren Gutachten eine Aufhöhung von 16 Fuß, die noch nicht einmal über Sturmflut liegt, für genügend erklärten. Sie meinten bieder, daß das Heranrücken einer Sturmflut rechtzeitig genug durch Kanonenschüsse bekannt gegeben würde, so daß jedesmal genügend Zeit sein werde, etwa auf dem Kai liegende Güter in die höher liegenden Schuppen zu bringen. — Eine derartige Anschauung beweist nur, wie stark die Macht der Jahrhunderte alten Gewohnheit ist, die die Hamburger derartige Katastrophen als etwas Unvermeidliches hinnehmen ließ.

Wunsch 8 zeigt, daß man nicht daran dachte, das altbewährte Dückdalben-System aufzugeben, und zwar sehr mit Recht. Viele Arten Schiffsladungen können ebenso gut, wenn nicht vorteilhafter, „im Strom" ohne Kais gelöscht werden, besonders trifft dies für Erz, Kohle und Getreide, also Massengüter, zu, die in Kähnen auf dem Wasser-

wege nach dem Inland weiter geschafft werden sollen. Dieses System, das Rotterdam noch besser ausgebildet hat als Hamburg, hat zwei Vorteile für sich: erstens wird denjenigen Schiffen, die für ihre Frachten der Kaieinrichtungen unbedingt benötigen, kein Platz weggenommen, und dann stellen sich die Gebühren für Benutzung der Dückdalben erheblich geringer, da diese keine so hohe Kapitalanlage erfordern. Gebühren für Benutzung der Löscheinrichtungen fallen aber für Massengüter infolge verhältnismäßig geringer Preise, die die höheren Kosten der Kaibenutzung nicht zu tragen vermögen, wesentlich ins Gewicht. Hinzugefügt werden könnte vielleicht, daß Schiffe, die nicht gerade an den Kais mit Lösch- oder Lagearbeiten beschäftigt sind, jederzeit die billigeren Dückdalben-Liegeplätze aufsuchen und die Kais freigeben können. Übrigens löschten und luden alle Schiffe in Hamburg im Strom bis 1868 an Dückdalben.

Zu Punkt 12 ist zu bemerken, daß sich der Plan von 1845 darin noch immer herrschend zeigt.

Die Herstellung einer Schleuse im Brooktor, für die der Punkt 13 eintritt, hat mit dem oben behandelten Schleusensystem nichts zu schaffen. Die hier erwähnte Schleuse ist weder eine Kammerschleuse noch eine Stauschleuse, sie hat nur den Zweck, Strömung zu verhindern. Derartige Schleusen sind heute noch im ganzen Hafen zu finden.

Punkt 14. Das Getreide wurde Mitte des 19. Jahrhunderts ganz anders verladen als heutzutage. Damals konnte nur Handarbeit in Frage kommen, wobei das Getreide in den offenen Schuten in Säcke geschüttet und gewogen werden mußte. Bei einem so niederschlagreichen Klima wie dem Hamburgs, das zu dem Scherz Anlaß gegeben hat, die Kinder kämen dort gleich mit Regenschirmen zur Welt, war es überdies nötig, für die Kornschuten einen Regenschutz zu haben. In der Altstadt waren deshalb viele Flete halb oder ganz mit Bedachungen überwölbt, unter denen sich die Getreideschuten zu den Verladearbeiten zu sammeln pflegten; besonders beliebt war in dieser Hinsicht der Platz unter dem alten Börsengebäude. Diese Verhältnisse sind mit dem Aufkommen der pneumatischen Elevatoren im Getreidemassentransport natürlich verschwunden.

Punkt 15 ist dahin zu erläutern, daß Kräne zur Hebung der riesigen Lasten, die der neu aufkommende Dampfmaschinenbau möglich gemacht hatte, ein dringendes Bedürfnis geworden waren. Die Tragfähigkeit der Kräne ist heute bis auf 250 t gestiegen. (So viel faßt jedenfalls der Kran von Blohm & Voß, der größte der Welt.)

Punkt 16, der die Herstellung von massiven Speichern bezweckte, enthält eine außerordentlich wichtige Forderung. Allerdings Speicher.

sollte erst im Jahre 1883—88 beim Zollanschluß die Errichtung massiver Speicher eine beträchtliche Ausdehnung gewinnen. Die damals gebauten Speicher der Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft bilden heute ein Wahrzeichen des Hamburger Hafens; freilich bieten sie nichts vollkommen Neues, bilden vielmehr eine Fortsetzung des alten Flet- und Privatspeicher-Systems. Indessen ist die geistige Vorarbeit, die eine Klärung der Speicherfrage herbeiführte, schon im Jahre 1858 geleistet worden. In der Praxis, zu der erst dreißig Jahre später übergegangen werden sollte, erfolgte die Ausführung in der Grundidee nicht viel anders, als im Jahre 1858 vorgeschlagen worden ist; ein neues Beispiel für die Bedächtigkeit, ja für das Phlegma, mit dem die Hamburger Bürger in diesem Falle gearbeitet haben, aber gleichzeitig doch auch wieder ein Zeichen für die Gründlichkeit und Richtigkeit ihres Vorgehens! Welche Hauptgründe und Ansichten wurden nun zugunsten des massiven Speichers geltend gemacht? Was wurde von einem Speichersystem im allgemeinen verlangt? Wie mußte es am zweckmäßigsten ausgeführt werden? Um diese Fragen zu beantworten, muß man sich klar machen, daß ein Speicher einer längeren Aufbewahrung von Gütern dient im Gegensatz zu Schuppen, die nur für eine vorübergehende Unterstellung in Anspruch genommen werden. Die Lagerhäuser, die längs der Hamburger Kanäle angelegt wurden, gehörten teils einer einzelnen großen Firma, teils einer Speditionsgesellschaft oder einer Speicherei, die Lagerräumlichkeiten an andere vermieteten. Hauptbedingung war Zugänglichkeit vom Wasser aus, leichte Verbindung mit Ober- und Niederhafen durch Schutenverkehr sowie mit der Stadt mittels Wagen. Dazu kam, daß die Eisenbahn ein neues Moment in die Spedition von Waren hineinbrachte. Zwar muß man das Abrollen kleinerer Mengen von Stückgütern auch heute noch mit Pferd und Wagen oder mit Motorlastwagen besorgen, aber sobald die Ladung einer ganzen Lore in Frage stand, lag die Notwendigkeit eines unmittelbaren Eisenbahnanschlusses auf der Hand. Konnte man mit der Möglichkeit, Schiffe an Kais, und zwar mit Eisenbahn-, Wagen- und Schutenverbindung, auszuladen, rechnen, so bildete es nur eine logische Weiterentwicklung dieser Einrichtung, wenn man nun auch dementsprechend Speicher baute. Die Entwicklung zeitigte also den Hafenbau, Kais mit Kränen und Gleisen, Schuppen, Straßen und als letztes Glied massive, vielstöckige, möglichst feuersichere Gebäude als Speicher. Neben der Ersparnis an Transportkosten sprachen noch andere Vorteile für den Bau neuer Speicher. Einmal konnten solche feuerfester hergestellt und dadurch Feuersgefahr und Feuerversicherungsprämie verringert werden. Zweitens ermöglichten große, unter staatlicher Aufsicht stehende Lagerhäuser eine

Entwertung der vorhandenen Speicher durch die Eisenbahn.

erweiterte Anwendung des Warrant-Systems, in dem England schon Jahre lang den Weg gezeigt hatte, d. h. eine vorteilhaftere und einfachere Beleihung oder Lombardierung von aufgestapelten Gütern. Drittens waren solch öffentliche Lagerhäuser an den neuen Hafenbecken, ja außerhalb der Akziselinie, also im Zollausland gelegen und allen Zollformalitäten entzogen. Allerdings war die Akzise im ausgesprochen freihändlerischen Hamburg nicht hoch, und auch jede Erleichterung für Transit wurde gewährt, aber jede Verzollung, sei sie noch so billig, bedingt Aufenthalt und Störungen. — Die freien Lagerhäuser von damals waren also im Prinzip die Freihafen-Lagerhäuser von heute.

Vorschläge zur Baufinanzierung und Verwaltung von Speichern, 1858.

Für die Ausführung von Punkt 16 boten sich die verschiedensten Lösungen. Zu entscheiden waren Fragen bezüglich des Eigentums und der Verwaltung, wobei auch Finanzfragen hineinspielten.

An Möglichkeiten lagen sechs vor:

a) Privatfirmen bauen kleinere Speicher nach ihrem Bedarf; oder es werden
b) nur einige große Lagerhausgesellschaften, eine für jeden Kai, zugelassen;
c) eine große Privatgesellschaft unter staatlicher Beteiligung und Aufsicht baut und verwaltet sämtliche Speicher;
d) die Speicher sind Staatsmonopol, so daß der Staat alle Speicher baut und verwaltet oder endlich regelt, oder es wird
e) ein Übereinkommen zwischen Staat und Privaten derart erzielt, daß der Staat gewisse Rechte an Private abtritt, an der ganzen Unternehmung jedoch insofern beteiligt bleibt, als er Aufsicht und Kontrolle ausübt und am Gewinn beteiligt ist.

Es ist nicht verwunderlich, daß bei einer solchen Auswahl an Lösungen die Ansichten verschieden und der Entschluß schwer sein mußte. Doch wollen wir wenigstens in den hauptsächlichsten Zügen zu ermitteln suchen, was schließlich den Ausschlag gab.

Schon 1858 hatten die gemeinwirtschaftlichen Ideen, wenigstens so weit es sich um den Grasbrook handelte, die privatwirtschaftlichen überwunden. Die Meinung, daß Kais und auch Speicher unbedingt der Gesamtheit zur Benutzung freistehen müßten, war bereits Gemeingut der ganzen Bürgerschaft geworden. „Wenn auch ein verhältnismäßig ansehnlicher Teil des Areals *neben* den Kais zum Verkauf an Private, um Speicher darauf zu errichten, reserviert werden sollte, so würde doch jedenfalls nur eine beschränkte Zahl Kaufleute dort Plätze erwerben können, und diese dann einen beträchtlichen Vorzug vor ihren Konkurrenten haben. Im allgemeinen Interesse ist es in dieser Hinsicht ratsamer, daß *kein einzelner bevorzugt*

würde, sondern daß die Gesellschaft, welche die Kais übernimmt, auch sämtliche Speicher erbauen und verwalten läßt, dabei aber „durch die Bestimmungen der Konzession gehalten ist, nach den von staatswegen genehmigten Bedingungen, die für alle gleichmäßig festgestellt sind, jedem, der darum anhält, soweit die Räumlichkeiten ausreichen, die Vorteile der Kaieinrichtungen und die dortigen Lagerräume zur Verfügung zu stellen." [1]) Und in der Tat konnte die Hamburger Republik nicht dulden, daß gewisse einzelne besondere Vorteile auf Kosten der Allgemeinheit erlangen sollten. „Justice to all, special privileges to none", müßte aus prinzipiellen wie aus geschäftlichen Rücksichten die Parole der Stadt sein und bleiben.

Grundsätzliches zur Speicherfrage.

Das Gegenstück dieses Gedankens bildete der Plan („d") einer vollständigen Verstaatlichung des ganzen Hafens. 1858 ging aber das Zutrauen zum Staatsbetrieb noch nicht so weit wie heute, wo die öffentliche Meinung weit davon entfernt ist, alles Heil von den Prinzipien des wirtschaftlichen Liberalismus zu erwarten. Einer vollständigen Verstaatlichung wurde unter diesen Umständen allgemein widersprochen. Wie schon Anfang der vierziger Jahre wurden die neugegründeten Wasser- und Gasgesellschaften nicht verstaatlicht, sondern als privilegium exclusivum [2]) an Privatgesellschaften übertragen und erst in späteren Jahren vom Staate übernommen. Ernst Merck erklärte bei seiner protokollarischen Vernehmung: „Die hier zu erbauenden Speicher müssen öffentlich und für jedermann sein. Aber", schloß er sein Urteil, „entschieden müsse er von der Verwaltung dieser Anlagen durch den Staat abraten." [3]) C. Woermann forderte: „Man wolle dabei sofort von einer Staatsadministration abraten." [4]) Senator Godeffroy und R. M. Sloman sen. waren der Ansicht, daß „ein Teil der Terrains an Private und der andere Teil an Privatgesellschaften abzugeben wäre." [5]) Wie diese bedeutendsten Männer des Stadtstaates waren alle anderen Sachverständigen gegen eine staatliche Bebauung von Speichern, viele stimmten sogar gegen Bebauung und Verwaltung von Kais und Sheds (Schuppen) durch den Staat. Nicht mit Unrecht führt doch die Denkschrift von 1858 aus: „Es muß in jedem gegebenen einzelnen Falle untersucht werden, ob nicht der Vorteil bedeutend überwogen wird durch die großen Bedenken und Nachteile, welche eine weitgreifende Ausdehnung unmittelbarer staatlicher Unternehmungen und Verwaltungen dieser Art in Aussicht stellt, und

---

[1]) Denkschrift von 1858.
[2]) Rats- und Bürgerverhandlungen von 1842.
[3]) Denkschrift von 1858, Protokoll.
[4]) Ebenda.
[5]) Ebenda.

gegen welche es, wenn solche staatliche Wirksamkeit einmal erst ins Leben getreten ist, bekanntlich sehr schwer hält, nachträglich Abhilfe zu erlangen. Die Bedenken und Nachteile gegen eine Ausführung der beantragten neuen Hafenanlagen allein durch den Staat bestehen aber hauptsächlich im folgenden:

Nach allen bisherigen Erfahrungen ist nicht zu erwarten, daß, wenn der Staat selbst die Ausführung aller jener Anlagen übernehmen wollte, damit auch nur im entferntesten so rasch und so energisch vorgegangen würde, als wenn die Ausführung solcher Teile der Anlagen, die sich dazu eignen, Privatunternehmern überlassen wird, deren eigenes pekuniäres Interesse sie zur Vermeidung jedes unnötigen Aufenthaltes bei der Ausführung am stärksten antreiben wird und bei denen eine außerhalb stehende Kontrolle die Beobachtung der dieserhalb eingegangenen kontraktlichen Verpflichtungen überwacht..... Es ist auch eine auf vielfache Erfahrung begründete Regel, daß der Staat die nämlichen Anlagen nicht allein viel langsamer, sondern auch viel kostspieliger herstelle als Privatunternehmer. Auch würden Privatunternehmer unnötigen Luxus in der Ausführung vermeiden und sich dadurch billigere Gebühren erzielen lassen. Die finanzielle Frage wäre gleichfalls von Bedeutung, da der Staat, wenn er nur die neuen Becken ausgrabe und dann das daran grenzende Areal an Private zum Bau von Kais, Sheds und Speichern überlassen würde, erheblich entlastet sein, und sogar ganz entschädigt sein würde, falls die Privilegien an Private entsprechend verkauft werden könnten." [1])

Wir brauchen kaum hinzuzufügen, daß diese Ausführungen die klassischen Einwände des Manchestertums gegen alle staatlichen Unternehmungen zusammenfassen: staatssozialistische Anschauungen, wie sie nachher bei den Staatseisenbahnen und besonders auch in dem großartigen Betrieb des heutigen Hamburger Hafens maßgebend geworden sind, waren damals noch zu unentwickelt. Dazu kam, daß Hamburg damals bereits seit zehn Jahren ergebnislos um eine neue Verfassung kämpfte (die moderne Verfassung ist erst 1860 in Kraft getreten). So haben sich die befragten Beteiligten übereinstimmend und aufs entschiedenste gegen eine Verwaltung der Speicher und Kais [2]) durch Angestellte des Staates erklärt.

Allein bei der Größe und Art des Hafenbaus war der Staat nicht völlig auszuschalten. „Gewisse Teile der herzustellenden neuen

---

[1]) Denkschrift von 1858, Protokoll.

[2]) Die Bürger waren aber schon 1858 mit einem staatlichen Hafen und mit dem Bau und der Verwaltung desselben durch den Staat einverstanden. Am Ende blieben bei der Ausführung 1882/88 alle Teile des Hafens bis auf die Speicher rein staatlich.

Hafenanlagen sind freilich der Art, daß unverkennbar die Ausführung derselben von staatswegen im allseitigen praktischen Interesse ratsam ist, und andere Teile gibt es, wo die Entscheidung hierüber zweifelhaft sein möchte. Auch diese dürften vor der Hand dem Staate vorbehalten bleiben, schon um nicht in weitläufige Prinzipienfragen über minder wichtige Umstände hineinzugeraten und dadurch die Hauptsache zu verzögern oder gar zu gefährden." [1])

Bei diesen vernünftigen Grundsätzen hatte es zunächst sein Bewenden. Die nächsten dreißig Jahre bringen einen gewaltigen Umschwung der Ideen, bei dem die Grenze zwischen staatlicher und privater Unternehmung schärfer gezogen wurde. Um diesen Fortschritt, oder falls jemand noch an dem fortschrittlichen Moment zweifelt, um diese Erweiterung der Staatsfunktionen uns klar zu machen, haben wir den 1858 vorgeschlagenen Speicherplan ins Auge zu fassen; wir werden dabei erkennen, daß bei der endgültigen Ausführung von 1883 bis 1888 erheblich größere Zugeständnisse an den Staat gemacht worden sind. Daß die Hafenbecken vom Staate gegraben werden sollten, wurde jetzt zwar allgemein zugegeben, doch gefordert, daß Kais, Sheds und Speicher von Privatgesellschaften unter staatlicher Aufsicht gebaut und verwaltet werden müßten. Man war sich auch einig darüber, daß es besser wäre, nur eine Gesellschaft zu konzessionieren, weil unter verschiedenen Gesellschaften Reibereien entstehen könnten. Der einzige Vorteil bei Ausführung des Baues durch verschiedene Firmen konnte höchstens aus einem gegenseitigen Wettbewerb erwachsen, da aber vorauszusehen war, daß die Firmen sich zusammenschließen würden, so wäre dieser Vorteil sehr bald illusorisch geworden. Aus solchen Erwägungen heraus wurde der Kommerz-Deputation 1858 der Entwurf einer Übereinkunft zwischen dem Staat und einer einzigen Privatgesellschaft, betreffend Bau und Betrieb von Speichern, dem wir folgende abgekürzte Artikel entnehmen, um zum Verständnis der endgültigen Regelung von 1883 bis 1888 besser gerüstet zu sein, vorgelegt.

Entwurf eines Vertrages.

Artikel I besagte: Ein Areal von ca. 804 000 Quadratfuß wird abseiten der Stadt Hamburg einer Aktiengesellschaft zur Herstellung von Kais und dem nachstehenden, sonst angegebenen kommerziellen Zwecke überlassen.

Artikel II fuhr fort: Das Areal wird der Gesellschaft überliefert, wie es sich gegenwärtig befindet. Die Ausführung geschieht auf Kosten der A.-G. Der A.-G. steht es frei, die weiteren Erdmassen zur Auffüllung aus dem Hafenbecken zu graben.

[1]) Denkschrift von 1858, Protokoll.

Artikel III. Der hamburgische Staat wird den Sandtorhafen bis zu 16 Fuß unter Null und die Liegeplätze neben dem Kai an der Elbe ausbaggern und für die Reinigung des Grundes von etwa vorhandenen Hölzern und Steinen Sorge tragen.

Der Staat übernimmt die Erhaltung und Vertiefung der Zufahrt.

Artikel IV. Der Staat stellt der Gesellschaft, so weit diese darum anhält, die Lieferung der in der Nähe gebaggerten Erde zu einem Preise von Mark Crt. 8, pro Schute von 450 Kubikfuß zur Verfügung.

Artikel V. Der Staat wird für Anschluß der von der Gesellschaft zu legenden Eisenbahngleise an eine allgemeine Eisenbahnverbindung mit den Bahnhöfen sorgen. Die Benutzung dieses Anschlusses soll für die A.-G. unentgeltlich sein.

Artikel VI. Die A.-G. bezahlt dem Staat für Überlassung des Platzes eine Kapitalssumme von Bc. Mark 1 000 000, zahlbar in monatlichen Raten und vergütet löblicher Kämmerei für die bereits ausgeführten Arbeiten Bc. Mark 60 000.

Artikel VII. Die A.-G. ist verpflichtet, den Platz in den vorgeschriebenen Linien mit Vorsetzen von Steinkonstruktionen einzufassen, und muß dieselben bis auf eine Tiefe führen, die eine Austiefung des Hafens auf 20 Fuß unter Null ermöglicht. Sämtliche Vorsetzen müssen bis zu einer Höhe von mindestens 19 Fuß über Null reichen.

Die Gesellschaft muß sämtliche Vorsetzen unterhalten.

Die Gesellschaft muß sämtliche Verbindungen zwischen Kais und Schiffen herstellen.

Die Breite der Kais längs der Vorsetzen muß 80 bis 100 Fuß betragen und mit Eisenbahngleisen, gepflasterten Straßen, Landungstreppen, Sielen und geeigneten Schuppen und Kränen ausreichend versehen sein.

Artikel VIII. Der Platz, der nach dem Kaibau übrig bleibt, kann für „sonstige gemeinnützige kommerzielle Zwecke" und Herstellung von Speichern benutzt werden.

Fabriken dürfen nicht errichtet werden, der Bau von Wohngebäuden darf nur im Interesse der Beamten der Gesellschaft vorgenommen werden.

Die Speicher sollen den Kaibetrieb nicht hindern, also nicht hart an die Wasserkante gerückt werden.

Artikel IX. Die Ausführung unterliegt der Kontrolle der Behörden, wenn diese auch jede unnötige Abänderung tunlichst vermeiden sollen.

Artikel X. Bei der Kaibenutzung haben diejenigen Dampfschiffe, welche sich der Kais zum Löschen und Laden regelmäßig bedienen, den Vorzug vor allen sonstigen Schiffen."

Ein Rechtsanspruch auf die Liegeplätze als solche steht der Gesellschaft allgemein nicht zu, sondern nur insoweit, „als dieselben durch eine einfache Reihe löschender oder ladender Schiffe eingenommen werden". — Der übrige Hafen steht zur freien Verfügung des Hafenmeisters. „Durch keine Umstände darf die freie Kommunikation in den Hafenbassins durch die den Kai benutzenden Schiffe unterbrochen und gehemmt werden."

Artikel XI. Die Gesellschaft muß das Areal bebauen und bis zu einem gewissen Datum (man gewährte eine Frist von 2 resp. 3 Jahren) dem Betrieb übergeben. Im Übertretungsfall sollte jede überzählige Woche mit einer Konventionalstrafe (damals Poen genannt) von 2000 Mark Bco. belegt werden.

Artikel XII. Die Gesellschaft muß die Akziselinie auf der Stadtseite sichern.

Artikel XIII. Der Staat liefert Eisenbahnanschluß für die Bauten.

Artikel XIV. Die Gesellschaft verpflichtet sich, den Gebührentarif für Benutzung der Kais, der Speicher usw. für alle Hamburger Staatsangehörige gleichmäßig festzustellen und hinsichtlich der zu verstattenden Benutzung unparteilichst zu verfahren.

Die Gebühren dürfen nicht erhöht werden ohne Genehmigung des Staates; sie sollen ferner alle drei Jahre revidiert werden, und dabei soll „den Wünschen des Handelsstandes tunlichst Rechnung getragen werden."

Eine Gebührenerhöhung soll zulässig sein, falls der jährliche Reinertrag zwei Jahre hintereinander nicht 5 v. H. des Aktienkapitals erreicht.

Eine Gebührenherabsetzung soll erfolgen, sobald der jährliche Reinertrag in den beiden letzten Jahren 18 v. H. des Aktienkapitals, also 14 Proz. Dividende und 4 Proz. Staatsanteil überschritten hat.

Artikel XV. Private dürfen ihre eigenen Leute verwenden.

Artikel XVI. Die Gesellschaft darf das Areal nicht verkaufen oder länger als ein Jahr verpachten.

Sie darf aber Hypotheken auf das Grundstück bis zu 50 Proz. der Grundtaxe aufnehmen.

Artikel XVII. Löblicher Kammer bleibt es vorbehalten, den zwanzigsten Teil der Aktien oder weniger al pari zu übernehmen.

Artikel XVIII bestimmt die Verteilung von Dividenden und setzt folgendes fest: „Vom jährlichen Reinertrag sämtlicher Anlagen der Gesellschaft werden, nachdem für den Reservefonds die statutenmäßigen Quoten zurückgestellt worden sind, bis 6 Proz. inklusive Dividende an die Aktionäre verteilt.

Der Mehrertrag wird zu einem Drittel dem Staat, zu zwei Dritteln als Superdividende den Aktionären zuerteilt.

Artikel XIX trifft Bestimmungen über Amortisation.

Artikel XX: „Das Statut der Gesellschaft und jede Veränderung desselben unterliegt der Genehmigung des Senats."

Artikel XXI. Gesellschaft, Direktion und Ausschuß müssen wenigstens zu zwei Dritteilen aus hamburgischen Bürgern bestehen, die in Hamburg ihren Sitz haben.

Die Haltung des Staates.

Auf diesen Vertrag der Kommerz-Deputation von 1858 ist keine Gesellschaft eingegangen und die vorgeschlagene gemischtwirtschaftliche Unternehmung ist vorläufig nicht zustande gekommen. Denn der vorgeschlagene Vertrag legte zu hohe Kosten auf die Gesellschaft; der Staat wollte zwar einen Hafen haben, er wünschte aber, ihn sich umsonst zu verschaffen. Die Fehler in dem Vertrag sind aber nicht die Hauptsache; für uns kommt in erster Linie in Betracht, daß in der gedruckten Denkschrift einer kaufmännisch-öffentlichen Behörde schon im Jahre 1858 ein solcher Vertrag überhaupt zu finden ist: ein Vertrag, in dem grundsätzlich eine vollständig entwickelte und in allen Einzelheiten durchdachte Zusammenarbeit zwischen Staat und Privatpersonen festgelegt wird. Dieser Vertrag von 1858 plant eine gemeinwirtschaftliche Gesellschaft, die den gemeinsamen Bau einer quasi öffentlichen Einrichtung glücklich lösen sollte, und die ja gerade in den letzten Jahren immer größere Aufmerksamkeit auf sich gelenkt hat. Der Hamburger Entwurf zu einer gemischten Unternehmung war einer der ersten seiner Art.

In Anbetracht der politischen Umstände jener Zeit ist überhaupt die ernstliche Erwägung einer gemischten Unternehmung als Lösung der Frage, ob ein „Staatsbetrieb" oder ein „Privatbetrieb" eingeführt werden solle, höchst bemerkenswert. Hamburg stand damals, durch enge Beziehungen des Handels und der Schiffahrt mit England verknüpft, dem meerbeherrschenden Inselande kulturell sehr nahe. Die dortigen Handelskreise huldigten klassisch-nationalökonomischen Lehren, in denen der homo oeconomicus völlig befähigt erschien, seinen eigenen Vorteil zu sehen und zu erlangen, so lange der Staat sich in Handel und Gewerbe nicht hineinmischte. In den dreißiger Jahren hatten dazu die Manchesterleute unter der Führung von Cobden und Bright die „Anti-Corn-Law-League" gegründet und führten einen

furchtbaren Kampf für Freihandel mit dem Resultat, daß 1833 ein gemäßigter Schutzzoll eingeführt, 1846 die Corn-Laws abgeschafft und 1860 die letzten Überreste des Schutzzollsystems beseitigt wurden. Hamburg stand unmittelbar unter dem Einfluß dieser Ideen. Außerdem besteht in Hamburg die Regierung sowie die Regierten aus Handelsherren, die der Freiheit ihres Berufes selbstverständlich sympathisch gegenüberstehen. Auf der anderen Seite war Hamburgs nächster Nachbar das monarchistische Preußen, wo die klassische Nationalökonomie nie ganz durchgedrungen war und die Ideen der Kameralisten noch immer nachwirkten.

So eingenommen für die englischen Anschauungen und so abgeneigt gegen Preußen die Hamburger auch waren, so deutlich sahen sie doch auf der anderen Seite die großen Vorteile der staatlichen Organisation ein. Aus diesen Einflüssen heraus, in denen die freihändlerischen allerdings vorherrschten, ist die vorgeschlagene Kompromißlösung entsprungen; nicht kraft ökonomischer Theorien, sondern einzig und allein, weil diese Lösung der Kaufmannsregierung, dem Handelsstaat, als eminent praktisch vorkam. Von praktischen Erwägungen überzeugt, sahen die Stadtväter einerseits ein, daß gewisse öffentliche Arbeiten über die Kräfte der Privatinitiative hinauswuchsen, und andererseits, daß ein reiner Staatsbetrieb zu starr sei, um den wechselnden Bedürfnissen der Handelsinteressenten Rechnung zu tragen. Aus praktischen Erwägungen sollte die Privatinitiative nicht ausgeschlossen, sondern in Einklang mit dem Gemeinwohl gebracht werden. Aus praktischen Gründen sind diese gesetzgebenden Kaufleute vor einem ungezügelten Egoismus als unzweckmäßig, andererseits aber auch vor dem Staatssozialismus zurückgeschreckt. Nirgends sprechen sich diese Tendenzen klarer aus als in dem Protokoll von 1858, in dem es hieß, für die Benutzung der Kais und Speicher neben den neuen Hafenanlagen sei kein Privilegium einzelner zuzulassen, sie seien vielmehr dem gesamten handeltreibenden Publikum unter gleichmäßigen Bedingungen nach bestimmten Regeln zu sichern.

Auch die Vorschläge der Kommerz-Deputation von 1858 sind, wie gesagt, nicht zur Ausführung gekommen, aber wie der Plan von 1845 blieben sie als „schätzbares Material für die Zukunft bei den Akten liegen." Erst bei dem Zollanschluß 1883—88 wurde die Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft als eine gemischte Unternehmung nach dem Grundgedanken von 1858 verwirklicht, allerdings nur für die Speicher; der ganze übrige Hafen ist rein staatlich.

Bis dahin werden wir die Fortschritte der mittlerweile verstreichenden dreißig Jahre verfolgen, um zu sehen, wie der Staat in

der Zwischenzeit seinen Rayon mehr und mehr ausbreitete, bis Hafen, Kais, Kaieinrichtungen, Gleisanschlüsse, Kräne usw. in den meisten Fällen von ihm gebaut und oft auch verwaltet wurden.

Die unmittelbare Folge der Verhandlungen von 1858 ist ein staatlicher Hafen mit staatlichen Kais gewesen im Gegensatz zu den meisten anderen europäischen Häfen, wo der Staat nur für das Fahrwasser sorgte und alle anderen Einrichtungen Privaten überließ.

IV.

Der Sandtorhafen von 1863 bis zum Zollanschluß.

Da der Bericht der Kommerz-Deputation von 1858 nicht zur Ausführung gelangte, reichten Inspektor Lenz und Wasserbaudirektor Dalmann 1860 bzw. 1862 neue Memoranden ein. Nach wiederholten Gesuchen an den Senat, deren letztes vom 1. November 1862 datierte, verfügte dieser endlich die Inangriffnahme der geplanten Anlagen. Im Jahre 1863 wurde mit den Arbeiten zum Sandtorhafen und dem Ausbau des nördlichen Ufers zum Kai begonnen, im Frühjahr 1866 die ersten hamburgischen Kaianlagen in Betrieb genommen. Wenn man Büschs Plan von 1786 als Ausgangspunkt nimmt, hat Hamburg also genau achtzig Jahre gebraucht, um seinen ersten Hafen ins Leben zu rufen.

Dieser Hafen wurde als offener Tiefehafen ohne Stau- oder Kammerschleusen gebaut, besaß aber eine Strömungsschleuse, ein sogenanntes Wassertor, nach dem Ende des Oberhafens zu. Er besaß ferner einen Kai, an dem die Seeschiffe direkt anlegen und ihre Ladung löschen konnten. Freilich wurden die Vorsetzen der Kosten wegen vorderhand nur aus Holz hergestellt und erst im Jahre 1877, als der Hafen weiter vertieft wurde, durch massive Mauern ersetzt.[1]) Die Kaianlage selbst wurde nach dem Vorschlag von 1858 mit Eisenbahngleisen nahe der Kante und fahrbaren Dampfkranen versehen, an deren Stelle heutzutage natürlich längst elektrische getreten sind. Dahinter bauten sich in Ladehöhe von 1,30 m drei Schuppen von annähernd 100, 120 und 160 m Länge auf, die sich jedoch als zu kurz erwiesen, weshalb später meistens viel größere Schuppen gebaut worden sind. Sie waren und sind noch heute nach dem Wasser zu offen, an beiden Enden aber geschlossen und stehen mit dahinter liegenden Eisenbahngleisen und Fahrstraßen durch große Türen in Verbindung. Im großen und ganzen entsprach der Sandtorkai den von der Kommerz-Deputation

[1]) Seitdem werden die Vorsetzen bei allen Kais in Stein ausgeführt.

1858 festgelegten Grundsätzen und wurde so zum Vorbild aller künftigen Hafenkais. Speicher kamen erst einige Jahre später hinzu. Nur in einem Punkt ist der Vorschlag von 1858 durchbrochen worden: in finanzieller Hinsicht. Statt die Baukosten für die Kais auf Private abzuwälzen, hat sie der Staat aus eigenen Mitteln gebaut und ist ihr Eigentümer geblieben. Dieses Verfahren ist in der Folgezeit gemeinschaftlich mit einem Verpachtungssystem fast ausnahmslos beibehalten worden. Die Hafenbaupolitik fängt an, sich ihrer heutigen Form zu nähern.

Bau des Sandtorkais durch den Staat, nicht durch Private.

Was die Tiefe des Sandtorhafens anbelangt, so wurde sie bis 2,3 m unter Hamburg Null[1]) gelegt (also 5,3 m unter Niedrigwasser), der Kai hingegen 8 m über Null (also 3 m über Hochwasser) ausgeführt und später bis auf 9,2 m über Null erhöht. Das Südufer des Sandtorkais wurde mit einfachen Böschungen eingefaßt und blieb vorläufig Liegeplatz für Flußschiffe und andere kleinere Fahrzeuge. Beiläufig gesagt, ist das hier befolgte System bei neuen Hafenbecken fast immer zur Anwendung gelangt. Ein neues Bassin wird zuerst nur mit Kai- und Seeschiffstiefe auf einer Seite ausgeführt und je nach dem Bedürfnis des Handels mit massiven Vorsetzen und Kais versehen und langsam oder schnell weiter ausgetieft. Der halbausgeführte Teil wird bis dahin von Elbkähnen, Schuten, Baggereischuten usw. benutzt.

Der erste Hamburger Kai hatte großen Erfolg. Er wurde meistens von Dampfern benutzt, die schon damals so schnell wie möglich fertig werden wollten. Die folgende Statistik der am Sandtorkai anlegenden Fahrzeuge ist überzeugend:

Erfolg des Sandtorkais.

	Schiffe	Tonnen	Kommerzlasten à 6000 lbs.
1867 . . .	665	417 951	(139 317)
1868 . . .	670	436 206	(145 402)
1869 . . .	685	455 094	(151 698) [2])

[1]) Im Jahre 1791 wurden an sieben verschiedenen Stellen am Hafen und in der Stadt Flutmesser angebracht. Erst 1786 war zu regelmäßiger Beobachtung des Wasserstandes der Elbe eine provisorische Skala am Niederbaum angebracht, deren 0-Punkt mit dem niedrigsten Stand der Elbe zusammenfiel. Im Jahre 1788 wurde eine definitive Skala gesetzt, deren 0-Punkt auf ordinair niedrig Wasser und 4 Fuß 7 Zoll höher als derjenige der provisorischen Skala lag. Vom 1. Januar 1872 an ist der Nullpunkt für Hamburg (M. H. 0) um 10 Fuß niedriger gelegt. Die Höhen werden seit der Zeit in Metern angegeben. Hamburger Null liegt etwa 3,1 m unter gewöhnlichem Niedrigwasser und 5,1 m unter gewöhnlichem Hochwasser. (Gaedechens — Seite 170, Bubendey-Lorenzen — Seite 7.)

[2]) Senatsantrag an die Bürgerschaft, 1870.

Freilich ist damit schon gesagt, daß der Kai von vornherein zu klein war, zumal er auf der Südseite des Bassins nicht weiter ausgetieft werden konnte, wenn nicht die dort stehenden alten, nicht tief fundierten Uferwerke beim Baggern einstürzen sollten. Dalmann stellte daher am 30. Dezember 1864 den Antrag, den Hafen vollständig ringsum auszubauen, doch wurde sein dringendes Ansuchen erst zehn Monate später, am 25. Oktober 1865, der Bürgerschaft vom Senat vorgelegt und siebzehn Monate danach, am 27. März 1867, von der Bürgerschaft teilweise genehmigt.[1]) Es ist typisch für die Vorsicht jener Anfangszeit, daß ein Bedürfnis, das in den letzten Jahren umgehend Erledigung gefunden hätte, damals siebenundzwanzig Monate brauchte, um abgestellt zu werden.

Beginn des Grasbrook-Hafenbaus.

Der Antrag des Senats an die Bürgerschaft nahm in Aussicht, auf dem Grasbrook, parallel mit dem Sandtorhafenbassin und mit einer Einfahrt von der Elbe, nach den Berichten und Plänen Dalmanns vom 30. Dezember 1864 ein zweites Bassin bis auf 6 Fuß unter Null (5 m unter Niederwasser) auszugraben und die südliche Seite des Sandtorhafens am Brooktor mit einem Kostenaufwand von Mark Crt. 2 283 300 Mark (3 425 000 Mark), mit einer Schleuse von 36 Fuß (12 m) Breite und 95 Fuß (32 m) Länge zwischen den Toren und einer festen Brücke von 60 Fuß (20 m) Breite, wie einer zweigleisigen Eisenbahnbrücke von 27 Fuß (9 m) Breite auszustatten. Hiervon wurde nur der Ausbau des Sandtorhafenbassins und eine Verbindungsschleuse genehmigt. Beide Anlagen konnten 1872 nach dem jetzt schon erprobten und als gut befundenen Sandtorkaisystem in Betrieb genommen werden. Der Kai erhielt den Namen Kaiserkai; durch ihn wurde das erste Hamburger Hafenbassin vervollständigt. Zu einem zweiten Bassin konnten sich die Bürger trotz des zweifellos vorhandenen Bedarfs ebensowenig entschließen wie zum Bau der notwendigen Brücken.

Der Kaiserkai.

Angliederung von Schleswig-Holstein und Hannover an Preußen.

Inzwischen hatten die politischen Ereignisse der letzten Jahre Hamburg von zwei mächtigen Konkurrenten befreit, die es seit Jahrhunderten in seiner kommerziellen Entwicklung bedrückt, bedroht und gehindert hatten. Schleswig-Holstein und Hannover waren preußische Provinzen und damit Teile eines Staates geworden, der Hamburg von jeher als sein Seetor betrachtet und beschützt hatte. Es konnte nun über viele Dinge ruhiger und nüchterner als vorher verhandelt werden, obgleich man nicht behaupten kann, daß mit dem Jahre 1866 alle Interessengegensätze mit einem Schlage aufgehoben worden wären.

---

[1]) Senats- und Bürgerschaftsverhandlungen vom 25. Oktober 1865 und vom 27. März 1867.

Vor allem wurde es jetzt möglich, den bisher von Hannover verhinderten Ausbau des Hamburger Eisenbahnnetzes bis nach Hannover, Venloo und Osnabrück wieder in Angriff zu nehmen. An Versuchen, einen Anschluß mit dem niedersächsischen Hinterland herzustellen, hatte es von seiten der Hansestadt nicht gefehlt. 1851 hatte sie mit einem Kostenaufwand von 400 000 Mark Bco. die Verbindung mit Harburg wieder hergestellt;[1]) gleichzeitig mit dem Bau der Hamburg—Bergedorfer und später der Hamburg—Berliner Eisenbahn hatte sie bereits in den 40er Jahren eine Strecke nach Venloo über Harburg angeregt, sie war aber wegen der Opposition Hannovers ebensowenig durchgedrungen wie der Bau einer festen Elbbrücke nach Harburg, die Hannover abgelehnt hatte. So war es bei Versuchen geblieben. Nach der Befreiung von der Hannoverschen Obstruktion wurde ein Antrag vom 11. Dezember 1867 am 22. Januar 1868 nach kaum sechswöchiger Beratung genehmigt,[2]) wonach der Staat sich mit einer Summe von $9\frac{1}{2}$ Millionen Talern an der Köln—Mindener Eisenbahn beteiligte, um eine Eisenbahnverbindung von Hamburg über Osnabrück nach Köln zu erhalten. In gleicher Weise wurde die seit zwanzig Jahren umstrittene Venlooer Eisenbahn verwirklicht. Durch diese neue Verbindung eröffnete sich Hamburg mit einem Schlage ein ganz bedeutendes, bis jetzt völlig abgeschlossenes Hinterland.

Die Köln-Mindener Eisenbahn.

Im gleichen Jahre 1868 wurde der berühmte Köhlbrandvertrag abgeschlossen. Der Köhlbrand ist, wie aus der Karte hervorgeht, ein Elbarm, welcher von der Süderelbe bei Harburg nach der Norderelbe bei Altona fließt; er ist für Hamburg wichtig und für Harburg unentbehrlich und führte deshalb wiederholt zu heftigen Auseinandersetzungen mit Hannover, das regelmäßig verbietend oder gar zerstörend dazwischentrat, sobald Hamburg Stromregulierungen oder Verbesserungen vornehmen wollte. Nachdem das an den Köhlbrand grenzende Hannoversche Gebiet unter preußische Oberhoheit getreten war, kam es nach langen Verhandlungen zu einem Vertrag betr. Verbesserungen seiner Schiffbarkeit usw., der am 24. Juni 1868 in Hamburg unterzeichnet wurde. Übrigens ist ein zweiter, noch viel weiter als der erste gehende Köhlbrandvertrag zwischen Hamburg und Preußen im Jahre 1908 abgeschlossen worden, dessen Wortlaut deutlich zeigt, wie leicht es ist, die schwierigsten Fragen zwischen Nachbarstaaten zu schlichten, falls beide Parteien Geduld, gegenseitiges Vertrauen und guten Willen zeigen. Die Kosten der Ausführung beliefen sich im Jahre 1868 auf 525 000 Mark Crt., 1908 auf 40 000 000 Mark.

Der Köhlbrandvertrag von 1868.

---

[1]) Senats- und Bürgerschaftsverhandlungen von 1851.

[2]) ebenda.

1868 nahm Hamburg auch zum Zollverein und zum Norddeutschen Bund Stellung. Es beschloß, sein Gebiet in Rücksicht auf den starken Transitverkehr nach und von Skandinavien als Freihafengebiet auszunehmen. — Es wurde dem Norddeutschen Bund eine Zollvereins-Niederlage in Hamburg eingeräumt.

Ein Jahr später wurde der Entschluß gefaßt, das am 27. März 1867 nicht genehmigte, zum Sandtorhafen parallel laufende Bassin auf dem Grasbrook in Angriff zu nehmen. Der neue Hafen sollte nach und nach ausgebaut werden; es wurden daher zunächst nur 152 000 Mark Crt. für ihn bewilligt, um 0,2 ha für kleinere Schiffe auszugraben, welche nach drei Jahren um 0,3 ha zu erweitern wären. Dieses kleinere Bassin hat den Grasbrook somit erschöpft, obwohl es noch einige Jahre dauerte, bis die Bassins mit massiven Vorsetzen, Kaimauern und Schuppen usw. die heutige Gestalt annahmen.

In den letzten Jahren war die Petroleumzufuhr allmählich zu großem Umfange angewachsen. Wegen Mangel an Platz löschten die Erdöltransporter zunächst mitten unter den anderen Fahrzeugen. Bald wurde aber die Gefährlichkeit ihrer Ladung erkannt. Unter diesen Umständen blieb nichts anderes übrig, als die Petroleumschiffe auf die Südseite der Elbe zu verbannen. 1869 wurden 215 000 Mark Crt. bewilligt, um Liegeplätze auf der Südseite des Stroms, dem Grasbrook gegenüber, zu schaffen. Hier wurde in den darauffolgenden Jahren ein Petroleumhafen langsam ausgebaut und erweitert, bis das Terrain für weitere Ausgrabungen nicht mehr ausreichte, und das 1912 am Waltershof fertiggestellte Bassin eröffnet wurde. Petroleumbassins sowie Gasanstalten und Schiffswerften gehören zu den extensiven Hafenanlagen. Da mehr als 90 Prozent alles Petroleums mit Oberelbkähnen auf dem Strom nach dem Inland versandt wurde, machte es schon damals keine Schwierigkeiten, den Petroleumbetrieb auf das entfernte Südufer zu verlegen.

Verlegung des Petroleumhandels nach dem Südufer.

Erst als der Grasbrook durch Hafenbauten voll in Anspruch genommen wurde, und Werften wie Petroleumschiffe die Südseite der Elbe aufsuchten, fing man an, die überschwemmten Elbinseln ernster zu betrachten. Freilich in nicht unbedingt glücklicher Weise. Man beschloß nämlich, die seit Jahrhunderten als wertlos und unzugänglich geltenden, am südlichen Weichbilde des Staates gelegenen Gelände aufzuteilen und an Private zu verkaufen. Der individualistische Gedanke war eben immer dem Staate gegenüber recht stark. Zwölf Jahre danach mußte der Staat die unbesonnen verkauften Grundstücke wieder zurückerwerben und teilweise sogar enteignen. Die altbewährte Methode der „Eile mit Weile" wäre in diesem Falle besser gewesen. Allerdings hatten es andere Welthandelsstätte wie z. B. Rotterdam

noch schwerer. Um im Verhältnis zur Stadt genau dieselbe Stelle für den Hafen zu gewinnen, mußte Rotterdam eine große, dicht bewohnte Ortschaft erwerben und abreißen. Freilich ist das nicht Rotterdams Schuld, da das mit so schweren Opfern erworbene Gelände nie zum Rotterdamer Stadtgebiet gehörte.

Während der neue Grasbrookhafen ausgegraben wurde, schritt der Kaiserkai auf der Südseite des Sandtorhafens seiner Vollendung entgegen. Es wurden fünf Schuppen von 200 m Länge und 4500 qm Bodenfläche mit einem Kostenaufwand von 543 300 Mark Crt. [1]) für überseeische Dampfer bewilligt, ein großer Kran von 8000 Zentnern (40 t), sowie Wagen, Rollwagen und Gasleitung in Höhe von 66 800 Mark Crt. ausgeführt, ein entschiedener Fortschritt auf dem Gebiet finanzieller Großzügigkeit, wenn man sich erinnert, wie schwer 1857 200 000 Mark Crt. zum Bau des Johannisbollwerks locker gemacht worden waren. Neue Schuppen.

In diese Zeit fällt ein wichtiger Bau auf dem äußersten Ende des Kaiserkais, ein Bau, der noch heute mit seinem hohen quadratischen Turm, seinem Wasserstandmesser und seiner Zeitkugel das Wahrzeichen des Hafens bildet: der Kaiserkaispeicher. Er wurde im Sinne der Diskussion vom Jahre 1858 ausgeführt und lehrte, was man bei einem Speicherbau berücksichtigen und was man dabei vermeiden soll. Der ihm zugrunde liegende Gedanke, die auf Lager kommenden Waren unmittelbar im Hafen aufzustapeln, um Transportkosten zu sparen, war ganz richtig, aber man wollte zu viel auf einmal durchführen. Die Erfahrung zeigt, daß in Speichern Stückgüter lagern; diese kommen aber in gemischten Ladungen an und pflegen an alle möglichen weit zerstreuten Empfänger konsigniert zu sein. Da es unbedingt nötig ist, die einzelnen Stücke in den Schuppen erst zu ordnen, um sie an ihre einzelnen Empfänger zu verteilen, war es nicht möglich, gemischte Ladungen in hochgelegenen Speichern unterzubringen. Die an der Spitze des Kaiserkais zuerst ausgeführte Speicherform wurde deshalb später nicht wiederholt. Die Speicher wurden vielmehr ganz von den Schuppen getrennt; der Güterverkehr zwischen Schuppen und Speicher erfolgt ganz überwiegend auf dem Wasserwege, nur geringere Gütermengen werden durch Fuhrwerk befördert. Der Kaiserkaispeicher.

Wie schon der Name Kaiserkai andeutet, war mittlerweile für Hamburg und seine Nachbarstaaten eine neue Zeit herangebrochen. Die achthundertjährige Republik stand nicht mehr allein, sie war ein Mitglied des neuen Deutschen Reiches geworden, das ohne erhebliche Einbuße an persönlicher Freiheit nach außen hin den oft so bitter

[1]) Senats- und Bürgerschaftsverhandlungen von 1872.

vermißten Schutz anderen großen Handelsstaaten gegenüber gewann, während sich ihm rechtzeitig nach innen hin ein staatlich zusammengeschlossenes Hinterland eröffnete, dessen damals noch ungeahnte Entwicklung Hamburg mit sich riß, ohne ihm eine tätige Rolle in dieser Entwicklung vorzuenthalten. Allerdings bestanden vorderhand einige wirtschaftliche Gegensätze, die dazu führten, daß sich Hamburg und die beiden anderen Hansestädte auch nach Errichtung des Deutschen Reiches von dem gemeinschaftlichen Zollgebiet vorläufig noch ausschlossen. Wie die auf diese Weise unvollständige Union mit dem Reiche elf Jahre nach Vollendung des Kaiserkais durch den Zollanschluß von 1883—88 hergestellt wurde, soll im folgenden Kapitel ausgeführt werden.

Unsere Aufgabe, der Entstehung der Hamburger Hafenbaupolitik zu folgen, wäre nur halb erfüllt, wollten wir nicht zum Schluß überschauen, wie die Früchte dieser Zeit des Säens geerntet wurden.

Zur Beschleunigung der Stromarbeiten wurden im Jahre 1872 zwei neue Baggermaschinen mit Bugsiermaschinen zu 600 000 Mark Courant bewilligt. Nachträglich wurden noch 230 000 und 60 000 Mark Crt. daraufgelegt. Der Aufwand für Baggerei war also schon 1872 ein erheblicher. Mit stets zunehmenden Kosten an Maschinen und Material ist diese für das Leben des Hamburger Hafens durchaus unentbehrliche Arbeit stets wichtiger geworden.

1872 wurde die Eisenbahn von Stade nach Cuxhaven verlängert.

Auch wurden auf Anregung und unter Leitung des rührigen Direktors Dalmann neue Kaianlagen im Sandtor- und Grasbrookhafen in Höhe von 3 800 000 Mark Crt. bewilligt. Eine bedeutende Erweiterung des Hafengebiets wurde gleichzeitig auf der Südseite des Stroms, dem Steinwärder, erzielt. Das bis dahin zurückgebliebene Gelände hatte durch die Anlage der Hamburg-Venloer Eisenbahn erhöhte Bedeutung gewonnen. Das Land wurde aufgehöht, mit Kanälen versehen und dadurch nicht nur dräniert, sondern auch von der Elbe zugänglich gemacht. Dazu kam eine bessere Verbindung mit der Stadtseite des Stromes mittels Fähren.

Es wurde bei dieser Gelegenheit hervorgehoben, „daß man bei Aufstellung eines Generalplanes für die der Stadt gegenüber gelegenen Flächen davon auszugehen haben werde, daß früher oder später der Zeitpunkt eintreten wird, in welchem der hiesige Schiffsverkehr und der Fabrikbetrieb, soweit er die Nähe des Wassers sucht, für seine weitere Entwicklung ausschließlich auf das jenseitige Elbufer angewiesen sein wird." [1])

---

[1]) Senats- und Bürgerschaftsverhandlungen, 1873.

Die Erweiterung des Steinwärders.

Am 3. Dezember 1873 wurde die Steinwärder Erweiterung von der Bürgerschaft genehmigt. Um den Umfang einer solchen Aufschließungsarbeit wiederzugeben, folgt hier die Rekapitulation des genehmigten Antrags:

1. Straßenbau auf Steinwärder und dem kleinen Grasbrook	125 869	Mark	Crt.
2. Brückenbau Steinwärder	74 850	„	„
3. Vorsetzenbau Steinwärder	68 700	„	„
4. Fährstelle und Landungsplatz	43 000	„	„
5. Vorbereitung und Vertiefung der Kanäle .	128 250	„	„
6. Optierung eines freien Platzes B	5 000	„	„
7. Bauaufsicht, Unvorhergesehenes	20 330	„	„
	466 000	Mark	Crt.

Errichtung eines Krans von 100 Ztr. Tragfähigkeit (1873).

Noch vor Schluß des Jahres 1873 (Antrag vom 3. Juli, Genehmigung vom 29. Dezember) wurde ein 100 Zentner schwerer Kran für den Sandtorkai bewilligt. Es wurden auch vier neue Anschlußgleise in Höhe von 200 000 Mark Crt. genehmigt. Es ist klar zu sehen, wie die Hafenentwicklung nunmehr in vollem Gange ist und rüstig vorwärtsschreitet. Solche Ergänzungen werden mit den Jahren immer häufiger, bis es kaum mehr möglich ist, sie einzeln zu verfolgen. Nur ein derartiger Fall sei noch angeführt: im Juni 1875 wurde der erste Hafeneinschnitt auf dem Südufer, der Petroleumhafen, mit 1 670 000 Mark Crt. Kosten bewilligt. Dieser Petroleumhafen wurde 1879 eröffnet, danach aber ununterbrochen vergrößert.

Von da ab bis gegen 1883 wurde nur wenig Neues geleistet. 1878 wurden 772 000 Mark für neue Kaianlagen bewilligt, und 1879 im Laufe der Vorarbeiten zur Ausgrabung des Baakenhafens die Mündung der Doveelbe verlegt.

Das Auftreten neuer Massengüter, vorwiegend der Kohle, des Guanos, des Getreides, des Petroleums und auch des Erzes, hatte eine Zunahme des Verkehrs in 25 Jahren von acht Millionen Zentnern im Jahre 1846 auf vierzig Millionen Zentnern im Jahre 1871 zur Folge. Der allgemeine Seeverkehr des Hamburger Hafens hat in 50 Jahren, zwischen 1821 und 1871, erstaunlich zugenommen. — Die Zahl der angekommenen Schiffe hatte um das dreifache, die Durchschnittstätigkeit um das vierfache, die Gesamtlastenzahl um das zwölffache zugenommen. Allein in dem Dezennium 1861—1871 hat sich die Tragfähigkeit der Schiffe verdoppelt. (Senats- und Bürgerverhandlungen, 1872). Die Zunahme der Größe der Schiffe war die unmittelbare Ursache neuer Anstrengungen, die Elbe zu ver-

tiefen. — Um den Hafen zu erreichen, mußten die Schiffe leichten, und zwar mußten 1871 alle Schiffe von

16¼	bis 17	Fuß	Tiefgang	37⅓ % leichten
17¼	„ 18	„	„	64¾ % „
18¼		„	„	alle „

(Senats- und Bürgerschaftsverhandlungen, 1872.)

Die Wichtigkeit der Baggerei für Hamburg schon in diesen Jahren zeigen folgende Ziffern.

Ausgebaggerte Erde.

1 Schute à Kubikfuß		1851	1852	1853	1854	1855	1856
Dampfbaggerei	450	9476	13 468	11272	13690	14310	14318
Dreheuer	800	1298	1 162	1569½	1050½	1276½	1397½
Handbaggerei	300	1744	1 407	1399	1297	424½	1141½

Hafenthor
Dock
Fabre
Bade Platz
Badeanst
Hafenthor
E
Fabre
Bade Platz
Badeanst
a
Zollinland
Freihafen
a Zollabfertigungsstellen

Oben

Der Zollanschluß 1882 und 1888.

Oben: Zustand der Kehrwieder—Wandrahm—Insel und des Hafens vor dem Zollanschluß 1882.
Unten: Zustand nach dem Zollanschluß 1888.

V.

Der Zollanschluß.

Der schon wiederholt erwähnte „Kantönli"-Geist der Hamburger hatte veranlaßt, daß die Alstermetropole nach 1870 ebenso wenig wie Bremen (Lübeck hatte sich gleich nach 1866 dem Zollgebiet angeschlossen) Neigung zeigte, ihre tausendjährige Stellung aufzugeben, um ein Teil des neugegründeten deutschen Zollreichs zu werden; und so war Hamburg zwar politisch, aber keineswegs wirtschaftlich ein deutscher Bundesstaat geworden. Freilich war diese Haltung nicht unverständlich: als reiner Handelsstaat hingen Hamburgs wirtschaftliche Interessen vom Freihandel ab, jede Einengung von Handel und Hafen durch Zölle mußte seinen Bürgern unerträglich dünken, zumal es nicht nur Ein- und Ausschiffungshafen, sondern auch Umschlagplatz für viele Güter war, die von Übersee kamen und von hier aus durch Küstenfahrzeuge an andere deutsche und benachbarte Länder, wie Skandinavien oder England, verteilt wurden. Daß Schiffe jederzeit nach freiem Ermessen ein- und auslaufen konnten, ohne irgend einer Zollkontrolle unterworfen zu sein, die stets Zeit und Geld kostete, war ja von jeher ein Hauptvorzug Hamburgs gewesen.

Hamburg und das Deutsche Reich.

Trotzdem erfolgte ein wirtschaftlicher Zusammenstoß mit dem Reich erst 1878/79, als Deutschland zur Schutzzollpolitik überging. Die Wendung, die sich damals vollzog, spielt in der allgemeinen deutschen Geschichte wie in der Geschichte Hamburgs eine zu bedeutende Rolle, um nicht an dieser Stelle kurz charakterisiert zu werden.

Freihandel oder Schutzzoll?

Mit der Niederwerfung Frankreichs, der Entstehung eines mächtigen Reiches zwischen Rhein und Weichsel, gewann Mitteleuropa eine andere Gestalt. Die neue Regierung brauchte zur Erledigung ihrer Geschäfte Geld, wollte aber nicht allzu abhängig werden von den Zuschüssen der Einzelstaaten, da dann die Gefahr vorlag, daß diese zu großen Einfluß gewannen. Aus dieser Sachlage ergab sich die Notwendigkeit, für den Staatsbedarf Zoll zu erheben; „a tarif for revenue only", wie der demokratische amerikanische Freihändler immer verlangt. Aber auch noch andere Gründe redeten einer Schutzzollpolitik das Wort. Die Lehren Franz Lists, die in der Ansicht gipfelten, daß Deutschland die individualistischen „Laissez faire, laissez aller"-Prinzipien aufzugeben und mannigfaltige Manufakturen zu pflegen habe, hatten sich in breiten Schichten langsam durchgesetzt. Überdies waren die elsäßer Feingarnspinnereien deutsch geworden, die sich bisher eines straffen Zollschutzes erfreut hatten und nur dadurch in der Lage gewesen waren, den Wettbewerb mit englischen Erzeugnissen auszuhalten. Sie gingen zwar nach 1871 zur Grobgarnspinnerei über, gerieten aber auf diesem Gebiet mit der schlesischen Web- und Spinnindustrie in Konkurrenz und gaben infolgedessen zur Entstehung ernster Textilkrisen Anlaß.[1]) Dazu kam, daß sich gerade damals eine Umwälzung in der Eisenindustrie geltend machte. Die Einführung des Bessemerverfahrens gestattete der englischen Eisen- und Stahlindustrie einen Aufschwung, den Deutschland nicht mitzumachen vermochte, da seine Erze zu phosphorhaltig waren. Und als dann die Erfindung des Thomas-Gilchrist-Verfahrens die Bearbeitung der phosphorhaltigen Erze und theoretisch eine freiere Entwicklung der deutschen Eisenindustrie ermöglichte, fehlte Deutschland Kapital und Erfahrung, um den englischen Vorsprung einzuholen. Auch aus diesem Gesichtspunkte heraus ergab sich daher für das Reich die Notwendigkeit, hohe Zölle einzuführen.[2]) Endlich verlangte die bisher so selbständige deutsche Landwirtschaft danach; waren doch einesteils ungeheure Getreidefelder im Westen der Vereinigten Staaten von Amerika dem Weltverkehr erschlossen worden, während sich andernteils die ländlichen Arbeiterverhältnisse durch massenweisen Abfluß der verfügbaren Kräfte in die besser zahlende Industrie wie durch schnellen Bevölkerungszuwachs wesentlich verschlechterten. Und so folgte Bismarck nur einem Gebot der Notwendigkeit, wenn er 1878/79 zum Schutzzoll überging und damit die

[1]) Aus den Vorlesungen von Geheimrat Professor Dr. Herckner, Berlin 1914/15.

[2]) Aus den Vorlesungen von Geheimrat Professor Dr. Herckner, Berlin 1914/15.

Wege einschlug, denen die deutsche Industrie im wesentlichen ihre heutige Blüte zu danken hat.

Erklärung eines Freihafengebiets als Lösung.

Eine Reichsschutzzollpolitik war aber mit der Hamburger Freihandelspolitik nicht zu vereinigen. Bismarck ließ es sich daher angelegen sein eine Lösung zu finden. Seinen Bemühungen wurde indessen von Hamburg aus entgegengewirkt, so daß einige Jahre hindurch zwischen der Hansestadt und dem Reich eine ernste Spannung herrschte. Daß Bismarck Hamburg auf einen Weg drängen wollte, der nach Meinung mancher nicht zum Wohle der Stadt ausfallen würde, hatte Unzufriedenheit hervorgerufen, eine Tatsache, die man sich nur schwer vergegenwärtigt, wenn man an das titanische Standbild denkt, das später die Republik dem eisernen Kanzler errichtet hat. So entspannen sich lange, bittere Kämpfe, bis man endlich zu einem Kompromiß gelangte, das den Zwiespalt schlichtete und seitdem sogar als praktischer Erfolg hervorgehoben worden ist. Die altbewährte Kommerz-Deputation war es, die ihn herbeiführte, und zwar handelte sie im Sinne ihrer Denkschrift vom Jahre 1858, indem sie, anstatt den ganzen hamburgischen Staat in das Zollgebiet einzuverleiben, auf Erfahrungen zurückgriff, die man seinerzeit anläßlich der vielumstrittenen Akziselinie gemacht hatte, und mit dem Anerbieten hervortrat, das vorhandene und künftige Hafengebiet als Zollausland abzugrenzen, das übrige Hamburger Staatsgebiet aber als Zollinland zu betrachen und an die Reichseinheit anzugliedern. Zu diesem Zwecke brachte sie die Einleitung folgender Maßregeln in Vorschlag:

I. Die Speicher in der Stadt werden aufgegeben, soweit sie Waren beherbergen, die weiter expediert werden sollen. Zu ihrem Ersatz erstehen, wie schon 1858 besprochen worden war, Speicher im Freihafen. Hierzu werden die Ufer des Sandtor- und Grasbrookhafens in Anspruch genommen, da die Speicher gleichzeitig nahe der Stadt gelegen sein sollen.

Weitgehende Umgestaltung des Hafens.

II. Um mehr Schiffsliegeplätze zu erhalten, werden die Südufer des Elbstroms erschlossen und mit neuen Bassins versehen.

III. Da der Strom mitten durch das Freihafengebiet fließen soll, werden quer über die Elbe an der oberen und unteren Grenze des Gebiets Zollsperren eingerichtet.

Der Zollkanal.

Um nun die gewünschte Verbindung zwischen Ober- und Unterelbe zu ermöglichen und eine sichere Zollgrenze nach der Stadt hin herzustellen, kam man auf den genialen Gedanken, die alte Verbindung zwischen Ober- und Unterhafen unter Hinzuziehung dieser Bassins so

zu erweitern und auszutiefen, daß Flußfahrzeuge, kleinere Dampfer, Kähne und ähnliche Fahrzeuge ohne Masten durchfahren konnten. Die obere Grenze des Freihafens lieferten die bereits vorhandenen Anlagen der Eisenbahn Harburg-Hannover. Die Seeschiffe konnten die in ihrem Zuge die Elbe überspannende Brücke nicht passieren. Kurz vor ihr sandte die Elbe einen Arm nach rechts in den Oberhafenkanal und damit in den Oberhafen. Der Oberhafen wurde hauptsächlich durch den Dovenfleet mit dem Binnenhafen verbunden. Der Unterhafen am Johannisbollwerk, der sogenannte Jonashafen, war vom Strom durch eine Dückdalbenreihe getrennt. Da man diese Trennung als Zollgrenze bestehen ließ, konnte eine vollständige Verbindung der Elbe oberhalb und unterhalb des Freihafens entstehen.

Freilich war die Ausführung dieses Projekts sehr schwierig, bedeutete sie doch nichts weniger als eine Umgestaltung ganzer Stadtteile und damit eine völlige Änderung vieler durch lange Gewohnheit liebgewordenen Einrichtungen. Denn

1. mußte der Jonashafen, der Liegeplatz der malerischen Segelschiffe, für die Durchfahrtsverbindung nach der Oberelbe freigemacht werden;

2. sah man sich genötigt, 16 000 gute Bürger, die längs der Strecke des projektierten Zollkanals wohnten, von den Kehrwieder- und selbst von den Wandrahm-Inseln zu vertreiben und ihre malerischen Speicher, Kontore und Häuser dem Erdboden gleichzumachen, da ja das Freihafengebiet unbewohnt sein sollte, und die neuen Speicher Bauplätze brauchten; und

3. war man gezwungen, die ganze Wasserfront der Nordseite des Dovenfleets — des jetzigen Zollkanals — niederzulegen, weil dieser infolge des zu erwartenden starken Durchgangsverkehrs erheblich verbreitert werden mußte, und zumal die bedeutende Vertiefung des Zollkanals eine Einsturzgefahr heraufbeschwor.

Bauzeit und Kosten.

Untersuchen wir nach diesen theoretischen Ausführungen, wie der Zollanschluß praktisch durchgeführt wurde.

Der Umfang der dafür nötigen Arbeiten ergibt sich ohne weiteres aus dem allgemeinen Kostenanschlag. In den ersten Verhandlungen von 1882 wurden drei Projekte erwähnt, die sich untereinander durch die Ausdehnung des Lagerhausgeländes, das dem Freihafen angeschlossen werden sollte, unterscheiden. Es fragte sich nämlich, ob man (von links, also von der Kehrwiederseite, die wir schon am Niederbaum kennen gelernt haben, ausgehend) die Freihafenspeicher bis ein-

schließlich Wandrahm-Insel, St. Annen oder Brook ausdehnen sollte. Die einzelnen Entwürfe verhielten sich folgendermaßen:

Projekt VIa: Kehrwieder-Wandrahm, 640 000 qm Speichergelände; Kosten: 123 000 000 Mark;

Projekt VIIa: Kehrwieder-St. Annen, 40 000 qm Speichergelände. Kosten: 111 000 000 Mark;

Projekt VIIIa: Kehrwieder-Brook, 27 500 qm Speichergelände. Kosten: 100 300 000 Mark. [1])

Der Reichszuschuß.

Das Reich versprach die Hälfte der Kosten des Zollanschlusses bis zu einem Höchstbeitrag von 40 000 000 Mark zu bezahlen, eine Summe, die, wie ersichtlich, nicht einmal die Hälfte der Kosten des bescheidensten Entwurfs deckte. Senat und Bürgerschaft versuchten infolgedessen, unter Zugrundelegung des Entwurfs VIIIa einen weniger kostspieligen Voranschlag herauszurechnen, mußten aber einsehen, daß unter 106 000 000 Mark nichts zu machen sein werde, eine Ausgabe, die Hamburg mit 66 000 000 Mark beanspruchte. Trotzdem wurde der Bau des Zollhafens im Jahre 1883 beschlossen.

Von dem billigeren Projekt ausgehend, wurde im Jahre 1883 die Ausführung für 106 Millionen beschlossen; trotzdem stiegen die Zollanschlußkosten, obwohl der Grunderwerb sich um verschiedene Millionen billiger stellte, wie im Projekt angenommen worden war, bis zur Fertigstellung im Jahre 1888 auf 112 711 000 Mark. Der Grund dazu lag nicht in der Art und Weise der Ausführung, die erheblich unter dem Kostenanschlag gehalten wurde, sondern in einer unerwartet schnellen Steigerung der Bedürfnisse des Hamburger Handels nach dem Zollanschluß. Das erste Projekt mußte infolge dieses Umstandes, ehe man überhaupt mit den Arbeiten begonnen hatte, durch Einbeziehung eines Teiles der Wandrahminsel zum Lagerhausgebiet erweitert werden, und als man ein paar Jahre gebaut hatte, sah man sich infolge des gleichen Umstandes genötigt, beim Bundesrat die Erstreckung des Freihafengebiets auch auf St. Annen zu beantragen. Die neuen Hafenbecken mußten gleichfalls vergrößert werden. Der Segelschiffhafen, der ursprünglich nur halb für Seeschiffe und mit Spundwandufern gedacht war, mußte schon im April 1885 um 370 m verlängert, ganz für Seeschiffe ausgetieft und mit Kai-

[1]) „Antrag des Senats an die Bürgerschaft vom 3. Juli 1882 nebst Bericht der Senats-Kommission für die Vorbereitung des Zollanschlusses", Seite 56, 57, 58, 59.

mauern versehen werden. Diese Neuerungen verschlangen allein $4\frac{1}{2}$ Millionen. Andere, aus der Hafenbau-Chronologie ersichtliche Erweiterungen kamen hinzu, sodaß bis zur Fertigstellung des Hafens im Jahre 1888 tatsächlich die oben genannte Ziffer zusammenkam. Immerhin blieb am Ende noch genug übrig, um die Abtierung der Wandrahminsel mit 4 032 000 Mark zu bestreiten und etwas Arbeitskapital für die im Jahre 1883 gegründete und heute noch tätige „Senats- und Bürgerschaftskommission zur Ausführung des Anschlusses Hamburgs an das deutsche Zollgebiet" zurückzustellen. Diese Kommission war die wirkliche Oberleitung des großen Werks und weist die besten Köpfe der Republik, Männer wie Mönckeberg, O'Swald, Burchard und andere auf.

Die jährlichen Beiträge des Reiches in Höhe von 4 000 000 Mark trafen zehn Jahre hindurch meistens am 4. März mit regelmäßiger Pünktlichkeit ein.

Zu den Kosten des Zollanschlusses bemerkt Flügel: „Diese Kosten würden wie alle späteren Hafenanlagen zum überwiegenden Teile auch ohne die Notwendigkeit des Zollanschlusses entstanden sein, dagegen liegt in den Unterhaltungskosten der oben im einzelnen ausgeführten Anlagen eine zu den 66 000 000 Mark (in Wirklichkeit 72 000 000 Mark) durch den Zollanschluß verursachte Belastung Hamburgs. [1])

Das Wesen des Reichszuschusses.

Es sei gestattet, an diese anregenden Sätze einige kurze Bemerkungen anzuknüpfen. In der Tat wären die jährlichen Strom- und Hafenbaubudgets, deren Steigerung die Tabelle Seite 104 veranschaulicht, auch ohne den Zollanschluß so stark angeschwollen, wie es nach diesem geschehen ist, weil der Hafen zur Bewältigung des Handels auf jeden Fall hätte vergrößert werden müssen. Doch hat der Zollanschluß die Hafenerweiterungen beschleunigt.

Was die von Flügel erwähnten Unterhaltungskosten der Einzelanlagen betrifft, so muß gesagt werden, daß die nach 1883 gebauten Lagerhäuser, wie wir schon 1858 gesehen haben, ohnehin Bedürfnis geworden wären, und die Akziselinie hätte sich wohl als Bedürfnis behauptet. Zwar wäre vielleicht der Zollkanal nicht ins Leben getreten und statt dessen ein Freihafen, wie der alte zollausländische Niederhafen auf der Südseite, entstanden, aber dann wäre eine Verständigung mit den Elbstaaten unvermeidlich geworden, und schließlich hätte Hamburg wohl zwei Freihäfen erhalten, die durch die Elbe getrennt worden wären. Mit den Ausgaben zur Bestreitung der

[1]) Flügel a. a. O. S. 114.

Betriebskosten des vergrößerten Hafens parallel gehend, wären die Einnahmen durch Kaigebühren und Tonnengelder, sowie die Steuern der größeren Einkommen hinsichtlich des größeren Wohlstandes wahrscheinlich entsprechend gestiegen. Ein Gleichgewicht hätte sich nach 1883 so gut wie vor 1883 eingestellt.

Der Zollanschluß hat sich also einerseits zum mindesten als unschädlich erwiesen; andererseits hat er auf die allgemeine Entwicklung und die damit verbundenen Anleihezinsen und Unterhaltungskosten, die sich auch bei Einhaltung des alten Kurses ergeben hätten, wenig Einfluß gehabt. Es ist also schwer, die Reichsunterstützung von 40 Millionen Mark anders zu nennen als eine Abfindungssumme oder Gratifikation an Hamburg für dessen zollpolitische Gefügigkeit. Als solche sind die 40 Millionen ein quid pro quo; 100 Millionen wären u. E. auch nicht zu viel gewesen, steht doch der Reichszuschuß in keinem Verhältnis zu den Hamburger Gesamtbaukosten von annähernd 350 Millionen, die sich bei Hinzurechnung der Budgets seit 1837 auf 520 Millionen erhöhen. Es ist also unrichtig, 40 Millionen von 106 oder 112 Millionen abzuziehen, da Hamburg die Häfen eo ipso hätte bauen lassen müssen.

Der Hafenbau ohnehin Notwendigkeit.

Verfolgen wir nun die Ausführung des Projekts von 1883 in seinen einzelnen Bestandteilen.

Im ersten Baujahr 1883/84 wurden 400 Grundstücke von den darauf befindlichen Bauten gesäubert. In den nächsten vier Jahren mußten weitere 530 Grundstücke von Privatbesitzern erworben, die Häuser abgebrochen und die Bewohner zerstreut werden. Eine so gewaltige Unternehmung mußte notwendigerweise finanzielle, rechtliche und soziale Probleme des größten Umfangs aufrollen.

Abbruchsarbeiten.

Zunächst war die Erwerbung der Grundstücke eine Aufgabe, die große Schwierigkeiten mit sich zu bringen drohte. In der Theorie sollten zwar die für den Freihafen benötigten Grundstücke einfach enteignet und die Besitzer zum Grundsteuerwert nach der letzten Taxe von 1878 entschädigt werden, in der Praxis waren aber viele Verwicklungen möglich, die Besitzer konnten möglichst viel vom Staat herauszuschlagen versuchen, zumal das Reich so viel Geld dazu gestiftet hatte; es wäre ihnen möglich gewesen, durch Anstrebung von Höchstpreisen und gegebenenfalls durch Anstrengung von Prozessen die Arbeiten zu hemmen und zu erschweren. Es kam jedoch ganz anders, als man erwartet hatte. In Wirklichkeit wurden im ersten Jahre in 338 beobachteten Fällen 126 Grundstücke durch freihändigen Ankauf, also unter der Hand, 88 durch freiwilligen Vergleich, 10 durch

Enteignung vom Staate erworben, 8 schwebten noch.[1]) Von 338 Grundstücken wurden also nur 10 umstritten, nur achtmal wurde Berufung eingelegt! Das spricht gewiß nicht nur für die Umsicht und Billigkeit der Kommissionsmitglieder, sondern auch für die patriotische Bereitwilligkeit der beteiligten Grundbesitzer. Mit berechtigtem Stolz konnte die Kommission 1884 feststellen: „Die erwarteten 500 Prozesse sind nicht vorgekommen."[1])

Und noch eine zweite Überraschung brachte die Praxis. Der Grunderwerb wurde unter der Schätzungssumme durchgeführt. Nach den ersten drei Jahren stellte sich heraus, daß nach Auszahlung der Kaufpreise, Renten und Entschädigungen der vorausgesetzte Grundsteuerwert mit einer nicht unbeträchtlichen Summe unterboten worden war. Wie sich der Anschlag zu der Wirklichkeit verhielt, veranschaulicht folgende Tabelle:[2])

		Grundsteuerwert	Gew. Entschäd.	Ersparnisse
1. Jahr	270 Grundstücke	23,2 Mill. Mk.	22,44 Mill. Mk.	0,8 Mill. Mk.
2. „	113 „	10,3 „ „	9,7 „ „	0,6 „ „
3. „	106 „	13,5 „ „	12,7 „ „	0,8 „ „
	489 Grundstücke	47,0 Mill. Mk.	44,8 Mill. Mk.	2,2 Mill. Mk.

Der Staat hat also um rund 5 Prozent besser abgeschnitten als vorausgesehen worden war.

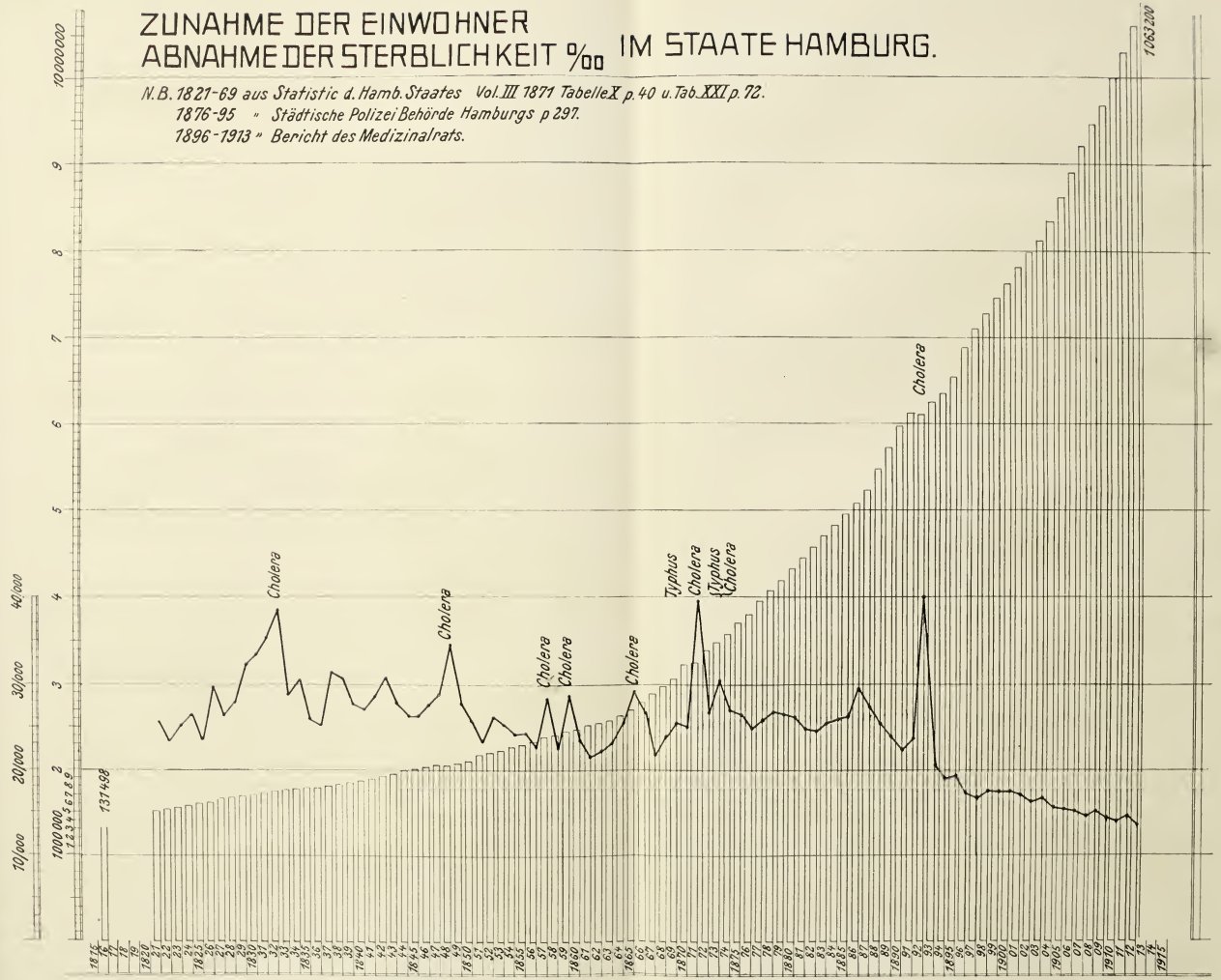
Mit der umfassenden Niederreißung alter Wohnstätten öffneten sich gleichzeitig schwierige soziale Probleme. Im ersten Abbruchbezirk, dem Bezirk Kehrwieder-Wandrahm, sank die Einwohnerzahl in den fünf Jahren von 1882 bis 1886 von 16 563 Personen auf 1009, eine gewaltige Entvölkerung.[3]) Hierzu kamen nach und nach die anderen Stadtviertel, deren Bewohner durch die später beschlossenen Erweiterungen vertrieben wurden; die Halbinsel bei St. Annen steigerte die Gesamtziffer um 13 658 Personen, die Nordseite des Binnenhafens des Zollkanals steuerte 3486 Seelen bei, die Nordseite der alten Wandrahminsel 351 Einwohner, der Stadtdeich für Oberelbe-

---

[1]) Erster Bericht der Senats- und Bürgerschaftskommission zur Ausführung des Anschlusses Hamburgs an das deutsche Zollgebiet 1884 (Abkürzung: S. u. B. Com. Zoll A.) Zweiter Bericht S. u. B. Com. Zoll A., 1884.

[2]) Dritter Bericht d. S. u. B. Com. Zoll A., 1886.

[3]) Die sukzessive Bevölkerungsabnahme zeigt folgende Tabelle: 1882 16 563 Einwohner auf Kehrwieder-Wandrahm. 1883 8622 Einwohner, 1884 8029 Einwohner, 1885 2456 Einwohner, 1886 1009 Einwohner. Vierter Bericht d. S. u. B. Com. Zoll A., 1887.



Hamburgs Wachstum steht im direkten Verhältnis zur Schiffahrt.

dampfer 835, der Große Veddel-Westbahndamm 700, der Steinwärder und der Kleine Grasbrook endlich 5870 Seelen. [1]) Natürlich mußten gewisse Personen bei einer Bevölkerung von vorwiegend kleinen Leuten bei dieser Gelegenheit geschädigt werden. Doch trat der Staat, stets um seine Bürger besorgt, lindernd dazwischen. Die Senats- und Bürgerschafts-Ausführungskommissionen bestimmte einen Ausschuß zur Erledigung von „Unterstützungsgesuchen wegen Räumung der im zukünftigen Freihafenbezirk belegenen Grundstücke von Bewohnern der nach dem Generalplan für den Zollanschluß abzubrechenden Gebäude durch Räumung verursachter Notstände", die im Laufe des ersten Jahres von 475 Unterstützungsgesuchen 467 erledigte, und zwar: durch gänzliche Abweisung 58, durch vorläufige Abweisung 77, durch Bewilligung einer Unterstützung von 50—300 Mark (ein Fall 300 Mark) 317, durch Bewilligung eines Darlehns (500 bis 300 Mark ohne Zinsen, rückzahlbar in fünf Jahren) 14, durch Darlehen und Unterstützung 1 Person. Der Ausschuß erhielt 100 000 Mark zur Verfügung gestellt; er gab davon im Jahre 1883/84 aus: an Unterstützungen 54 465 Mark, an Darlehen 25 000 Mark, zusammen 79 436 Mark. Verfügbar bleiben auf diese Weise in der Kasse 20 564 Mark. [2])

Soziale Fürsorge.

Von diesen Beihilfen abgesehen, war jedoch weitere Fürsorge seitens des Staates nicht erforderlich. Die Abbruchsarbeiten wurden am 1. November 1883 begonnen. Die Bewohner der dem Abbruch bestimmten Bauten hatten bereits seit dem 1. Oktober des Vorjahres Zeit gehabt, sich über benachbarte Stadtteile zu zerstreuen, und haben dort ohne Schwierigkeiten Unterkunft gefunden. (Beiläufig gesagt, wurde das damals eingeschlagene Verfahren in den letzten fünfzehn Jahren bei der Sanierung der Alt- und Neustadt mit Erfolg wiederholt.) Die Völkerwanderung vollzog sich also in aller Ruhe. 1886 bemerkte man, daß die meisten sich in den nächstliegenden Vierteln, aber nicht ohne eine gewisse Übervölkerung und andere Übelstände herbeizuführen, niedergelassen hatten. „Am 1. Dezember 1885 hat die Bevölkerung des Abbruchsviertels sich gegen den 1. Dezember 1884 um 1060 vermindert. Da die übrigen Teile der Innenstadt für dieselbe Zeit eine Zunahme von 1889 Personen aufweisen, so ist anzunehmen, daß die aus dem Abbruchsviertel verzogenen Personen zum größten Teil in den benachbarten Stadtteilen Unterkunft gefunden haben werden."

---

[1]) Sechster Bericht d. S. u. B. Com. Zoll A., 1889.

[2]) Erster Bericht der Senats- und Bürgerschafts-Kommission zur Ausführung des Anschlusses.

Die Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft.

Nach diesen Ausführungen bleibt nur noch die wahrhaft großzügige Einrichtung der Freihafen-Lagerhäuser im Verfolg der Pläne und Vorschläge der Kommerz-Deputation von 1858 zu behandeln übrig.

Die Lagerhauspläne von 1858.

Um kurz zu rekapitulieren, wurde schon 1858 bei Erstattung der Vorschläge zur Verwertung des Grasbrooks empfohlen, die Bauplätze, die an die neuen, im Zollausland gelegenen Hafenbecken grenzten, an eine große Privat-Aktiengesellschaft zu verkaufen. Der Staat sollte am Gewinn beteiligt sein und das Unternehmen beaufsichtigen dürfen, aber den Betrieb der betreffenden Gesellschaft überlassen. Diese Aktien-Gesellschaft sollte womöglich genug für die Bauplätze bezahlen, um den Staat für die Hafenbaukosten zu entschädigen; außerdem wäre es angenehm empfunden worden, wenn die Aktien-Gesellschaft verpflichtet worden wäre, massive Kaimauern zu bauen, die Kaikanten mit Eisenbahngleisen und Kränen sowie Schuppen zu versehen, dahinter Straßen anzulegen und hinter diesen Straßen mehrstöckige Speicher zu bauen. Der Staat wollte mit anderen Worten einen schönen, modernen Hafen umsonst haben und sich außerdem am Gewinn beteiligen. Unter diesen Umständen ist es kein Wunder, daß das Projekt ins Wasser fiel. Nichtsdestoweniger sind die damals entworfenen Pläne im großen und ganzen ebenso ausgeführt worden, wie die im Jahre 1858 vorgeschlagenen, nur hat die finanziellen Opfer ein anderer getragen — der Staat. Es war eben seit 1858 ein gewaltiger Umschwung eingetreten, man hatte sich von den alten individualistischen Anschauungen fast gänzlich befreit und war zu der Überzeugung gelangt, daß eine große öffentliche Unternehmung, die der Gesamtheit zugute kommt, eine Sache des Staates sei.

Die Neuerungen von 1882.

Freilich hatte sich der Plan von 1858 in den verschiedensten Beziehungen verändert. Wie gesagt, war 1872 der erste Speicherbau, der Kaiserkai-Speicher, fertig geworden. Dieser Speicher lag hart an der Wasserkante, um Seeschiffen zu gestatten, direkt in dem Speicher zu löschen und dabei die Eisenbahn- und Schutenkosten zu sparen. Wie ferner schon oben auseinandergesetzt wurde, erwies sich diese Einrichtung als undurchführbar. Als daher die Lagerhäuser auf dem Kehrwieder gebaut werden sollten, entschloß man sich, den altbewährten Schutenverkehr zwischen Schiff und Speicher beizubehalten. Man legte zu diesem Behuf durch die Mitte der Kehrwiederinsel einen Schutenkanal, der tief genug war, um bei Ebbe fahrbar zu sein. Die Speicher wurden an der Kanalkante errichtet, so daß ein Wasseranschluß auf ihrer Hinterseite hergestellt wurde. Diese Einrichtung ist in der übrigen Stadt, besonders auf dem Hammerbrook, so allgemein, daß dort ein Kontor oder Fabrikgebäude ohne Hintertür nach einer Wasserstraße zu schwer zu vermieten ist. Das Kehrwieder-Flet ist im Plan von 1858

Die Speicherstadt der Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft.
Im Hintergrund drei Hafenausschnitte.

nicht enthalten, weil man damals an einen Abbruch des ganzen Häuserblocks noch nicht im entferntesten dachte.

Im Gegensatz zum Vorschlag von 1858 baute der Staat nicht nur den Hafen, sondern auch Kaimauern, Kräne, Anschlußgleise, Schuppen, Straßen, Siele, Wasserkunstleitungen, Gas- und elektrischen Anschluß, kurz, er lieferte den baufertigen Grund und die davor liegenden ausgerüsteten Kais, also alles staatlich bis auf die Speicher, die als gemischte Unternehmung ausgeführt wurden. Um die damit zusammenhängenden Geschäfte rationeller zu erledigen, wurde am 12. November und 22. Dezember 1884 eine mit der Norddeutschen Bank abgeschlossene Übereinkunft angenommen, die den Beschluß faßte, eine Aktiengesellschaft zum Bau und zur Verwertung von Speichern, Lagerhäusern und dergleichen im städtischen Freihafengebiet belegener Bauten ins Leben zu rufen. Die Gesellschaft, die hierauf gegründet wurde, war die Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft. [1]) Diese baute und verwaltete nur die Speicher. Das Gelände wurde mit 500 Mark der Geviertmeter kapitalisiert und an sie überwiesen, ein Verfahren, durch das der Staat mit 500 Mark pro Quadratmeter für die oben erwähnten Einrichtungen entschädigt und Aktionär wurde. Das Speichergelände erhielt die Gesellschaft auf fünfzig Jahre für jährlich 17,50 Mark pro Quadratmeter in Pacht. Der Staat ist auch am Gewinn, aber nicht an etwaigen Verlusten beteiligt, die allein von der Lagerhausgesellschaft getragen werden. Der Gewinn wird nach Abschreibungen, Zinsen usw. wie in jeder kaufmännischen Unternehmung wie folgt verteilt:

1. bis $3\frac{1}{2}$ Prozent des Aktienkapitals an die Aktionäre, [2])
2. darüber bis $\frac{5}{3}$ von $3\frac{1}{2}$ Prozent an den Staat, falls noch Dividende zum Verteilen vorhanden,
3. $10\frac{1}{2}$ Prozent dieses Restbetrages an den Staat,
4. darüber bis $1\frac{1}{2}$ Prozent ihres Aktienkapitals an die Aktionäre,
5. darüber bis $\frac{5}{3}$ dieser Summe [3]) an den Staat.
6. Was noch darüber bleibt, wird zwischen Staat und Aktionären im Verhältnis von 5 : 3 verteilt, $\frac{5}{8}$ für den Staat, $\frac{3}{8}$ für die Aktionäre.

Der Staat behält die ersten $\frac{5}{3}$ von $3\frac{1}{2}$ Prozent als Pachtsumme. Weitere Gewinne werden zu einem Fonds zum Ankauf von Lagerhausaktien vereinigt, dessen Dividende dem Ankaufsfonds zufällt, da

---

[1]) Senats- und Bürgerschaftsverhandlungen 1884.

[2]) Flügel-Bubendey-Lorenzen-Wiedenfeld- und S. u. B.-Verhandl.

[3]) Vierter Bericht Zoll. A. Kom.

beabsichtigt wird, den ganzen Betrieb allmählich in Staatsbesitz übergehen zu lassen.

Der Ausbau der Speicherstadt ist heute noch nicht ganz vollzogen. Schon 1886 standen 26306 qm Bauterrain zur Verfügung, 3693,4 qm sollten davon binnen 5 Jahren überliefert werden. [1]) Dazu kam mit der Zeit das St. Annengebiet und 1904 die Abtierung des östlichen Teils der Kehrwieder-Wandrahminsel für Freihafenspeicher. [2]) Die Speicher selber kamen langsam zustande; so wurden zum Beispiel 1892 vier Speicher (Block P) und der Hansensche Kaffeespeicher bezogen, [2]) 1901 kamen drei Speicher hinzu, 1902 zwei Block (Block T und U). — Von Block U blieben 635 qm für ein Verwaltungsgebäude der Gesellschaft vorbehalten, [3]) das heute schon längst in Betrieb ist.

Übrigens bestehen Ausnahmen von den weiter oben für die Lagerhaus-Gesellschaft aufgestellten Regeln. Sie erhielt nicht alle Speicherbauplätze; auch Private haben welche vom Staate auf 50 Jahre gepachtet und eigene Speicher darauf errichtet; dafür spricht folgende Notiz:

„Zum Wiederaufbau eines Speichers für das Kaffeeverlesegeschäft ist an Adolf Hansen ein Platz in der Mitte des S-Baublocks des St. Annenterrains vom Senat gegen eine jährliche Miete von 18 Mark für den Quadratmeter vom 1. November 1891 ab überlassen worden." [4])

Auch hat die Lagerhaus-Gesellschaft nicht immer alles selbst zu bauen. Die erste Kraftzentrale der Speicherstadt, die viel zu klein bemessen war und erheblich hätte erweitert werden müssen, ist abgebrannt. Da hat der Staat mit einem Aufwand von 1 958 807 Mark (Kostenanschlag 1 800 000 Mark) eine neue, den Anforderungen der modernen Technik entsprechende Kraftzentrale gebaut und 1900 zu Selbstkosten bei angemessener Verzinsung an die Lagerhaus-Gesellschaft übertragen. Diese Summe wurde noch aus der Bewilligung von 1883 entnommen. [5])

Im allgemeinen können wir also sagen, daß die Pläne von 1858 zwar in der Ausführung von 1883—88 ihre Verwirklichung gefunden haben, daß sich damit aber neue Pflichten des Staates und neue Ansichten von diesen Pflichten verknüpften, die ein weit engeres Zusammenwirken zwischen staatlich-privaten und privat-staatlich gemischten Systemen ermöglichen. An einem fundamentalen Prinzip, das 1837

---

[1]) S. u. B.-Verhandlungen 1904.
[2]) IX. Bericht Zoll A. Kom.
[3]) Achtzehnter Bericht.
[4]) Achter Bericht.
[5]) Sechzehnter Bericht.

bis 1845 und 1858 langsam herangereift war, wurde allerdings fortan stets festgehalten; es lautete: „Gleiche Rechte für alle, besondere Vorteile für keinen". Der Satz: „*wenn* ein Monopol, *dann* ein Staatsmonopol!" blieb die Richtschnur der Hamburger Hafenpolitik.

Neue Schuppen- und Speicherabmachungen.

Übrigens sind heutzutage durchaus nicht alle Speicher, Schuppen und Kais des Hamburger Hafens gemischte Unternehmungen; wie neben der Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft Privatspeicher bestehen, so gibt es auch gegenüber dem staatlichen Kaibetrieb Privat-Kaibetriebe, die im allgemeinen frei sind in ihrer Verwaltung, wenn sie auch gewissen staatlichen, abgemessenen Vorschriften untergeordnet sind und den Grund und Boden vom Staat pachten. Ein Wort über sie wird willkommen sein.

Sie zerfallen in zwei Hauptarten. In den meisten Fällen werden die Hafenbecken mit Kais und voller Ausrüstung staatsseitig gebaut und an die betreffende Firma für eine Summe verpachtet, die meist eine Verzinsung von $4\frac{1}{2}$ Prozent der Baukosten darstellt. Die meisten großen Reedereien, wie die Hamburg-Amerika Linie, Woermann, die Deutsch-Ostafrika-Linie und die Levante-Linie, haben mit dem Staate entsprechende Übereinkommen getroffen. Daneben besteht aber noch eine zweite Sorte von Vereinbarungen, die solche Kaibetriebe umfassen, bei denen der Staat nur als Bodenverpächter auftritt und die Herstellung der Einrichtungen den Interessenten überläßt. Hierher gehört die Elbschiffahrt-Gesellschaft im Magdeburger und im Moldau-Hafen, durch die der Hauptstückgüterverkehr elbaufwärts bewältigt wird. Im Petroleumhafen, der wie alle anderen von der Republik gegraben worden ist, sind die Gebühren staatlich festgestellt, aber die Kaieinrichtungen (wie Tanks und Rohrleitungen) vom Pächter des Geländes ausgeführt.

Bei der Ausführung der aus dem Anfang und der Mitte des vorigen Jahrhunderts stammenden Pläne sind also in vielen wichtigen Punkten zwischen den rein staatlichen und rein privaten Interessen Kompromisse zustande gekommen, die als sehr glücklich bezeichnet werden können. Die Vorteile beider Systeme sind verwirklicht worden, und dadurch hat sich ein Zusammenwirken zwischen Staat und Privaten herausgebildet, das als vorbildlich gerühmt zu werden verdient.

Die Volkskaffeehallen.

Neben der oben behandelten Enteignungsfrage wurde durch den Zollanschluß noch eine weitere Frage sozialer Fürsorge aufgeworfen, die von dauernder Bedeutung werden sollte, die der *Volkskaffeehallen*.

Ihre Lösung bildet ein leuchtendes Beispiel für die in Hamburg entfaltete und für diesen Staat charakteristische staatlich-soziale Für-

sorge, die breiten Schichten zugute kommt und gleichzeitig wirtschaftliche und geschäftliche Vorteile für den Staat mit sich bringt.

Veränderungen in den Arbeitsverhältnissen.

Dem Zollanschluß folgte eine durchgreifende Änderung in den Arbeiterverhältnissen des Hafens: Wohn- und Arbeitsstätte wurden örtlich getrennt. Diese Trennung hat sich ja durch die Entwicklung großer industrieller Unternehmungen, die viele Arbeiter in einer Fabrik beschäftigen, durch Bevölkerungszunahme und örtliche Ausdehnung der Städte, durch Dezentralisation der städtischen Bevölkerung infolge moderner, schneller und billiger Verkehrsmittel, allgemein herausgebildet. Bis zu dieser Zeit wohnten die Hamburger Hafenarbeiter aller Kategorien, wie Lotsen, Bugsiermannschaften, Mechaniker, Schauerleute, im Hafengebiet oder in unmittelbarer Nähe desselben. Durch den Freihafenbau wurden nicht nur alle Bewohner aus dem neuen Freihafenbezirk hinausgesetzt, er verlegte auch die neuen Häfen, Industrieplätze, Werften usw. auf das linke Ufer der Elbe und verschob damit den Schwerpunkt der Arbeit in die Umgebung der Stadt. Diese Trennung hat sich mit der Zeit nicht nur durch Anlegung noch weiter entfernter Häfen, Werften und Fabriken, wie durch Sanierung der alten, gedrängten Arbeiterwohnviertel, sondern auch durch Beanspruchung der den Häfen benachbarten Stadtteile für Kontorzwecke noch mehr verschärft. Sie hat sich zwar in allen Großstädten herausgebildet, ist aber durch den Zollanschluß in Hamburg besonders kraß und plötzlich hervorgetreten.

Räumliche Trennung zwischen Wohn- und Arbeitsstätte.

Die Folge davon war eine vollständige Umwälzung in der Lebensweise der einzelnen Arbeiterfamilien. Früher ging der Arbeiter mittags nach Hause oder ließ sich seine Mehlsuppe nach der Arbeitsstelle bringen. Durch die Entfernung wurde ihm dies unmöglich gemacht, er mußte fortan sein Mittagbrot mitnehmen und kalt essen oder in der nächsten Stehbierhalle für teures Geld das Notwendigste kaufen. Nun waren aber im Hamburger Hafen gar keine Wirtshäuser vorhanden. Die Versorgung der Tausende von Hafenarbeitern mit Erfrischungen wuchs sich unter diesen Umständen zu einem ernsten Problem aus, von dessen Lösung der ganze Hafenbetrieb abhing. Bezeichnend genug für die Neigung der Republik, zu sozialen Zwecken mit brauchbaren Privatverbänden zusammenzuarbeiten, kam diese nun durch ein Zusammenwirken des Staates mit dem 1887 gegründeten „Verein für Volkskaffeehallen" zustande.[1]) Der Ausschuß dieses Vereins lieh dem

[1]) Der Verein hat es in 25jähriger, zielbewußter Arbeit auf zwanzig Speisehäuser in den verschiedensten Gegenden Hamburgs gebracht. Man hat in der ganzen Zeit die Grundsätze der ersten Gründung aufrecht erhalten, für geringes Geld eine gute Kost zu verabreichen und den Leuten in den

Antrag der Regierung in der entgegenkommendsten Weise Gehör und äußerte seine Genugtuung, einem derartigen Unternehmen, jedoch unter Ausschluß des Verkaufs von Branntwein, näher zu treten, „falls der Bau der erforderlichen Lokalitäten einschließlich der Herstellung der Dampfkochanlage, staatsseitig übernommen und die Räume dem Komitee gegen Zahlung einer entsprechenden Miete überlassen werden könnten.“ [1]) Die Regierung antwortete darauf bejahend, und da die Zollanschlußkommission die nötigen Mittel unter § 14 des Generalkostenanschlags zur Verfügung hatte, führte diese auf Steinwärder zwei Hallen mit 1200 qm Flächeninhalt, sowie eine Halle auf Klein-Grasbrook aus. Alle drei Bauten kosteten zusammen rund 500 000 Mark und konnten über tausend Personen zur gleichen Zeit bewirten. Die ersten Hallen wurden am 2. und 16. Oktober 1888 eröffnet, erfreuten sich in kurzer Frist „großer Beliebtheit“ und bildeten den Grundstock einer Einrichtung, deren Bedeutung nicht hoch genug eingeschätzt werden kann.

Ein weiterer Ausbau derselben ließ nicht lange auf sich warten. Diesmal wurde die Initiative von einer interessierten Privatfirma ergriffen. Überhaupt trat der Grundsatz, daß sich Privatpersonen und Firmen an den Staat wandten und zusammen mit ihm gemeinnützige Arbeiten ausführten, immer häufiger in den Vordergrund und wurde mit der Zeit ein Hauptfaktor der ganzen neueren Hamburger Hafenpolitik. Als auch die anderen neuen Häfen mit Kaffeehallen versehen wurden und der neue Liegeplatz der Hamburg-Amerika Linie (Paketfahrt) am Amerikakai im Segelschiffhafen entstand, entschloß sich diese Gesellschaft, für ihre 1400 bis 1500 Arbeiter und für ihre Beamten Sorge zu tragen, und unterbreitete ihre Wünsche und Bedürfnisse dem Staat resp. der Zollanschlußkommission. In dem darauf bezüglichen Kommissionsbericht heißt es wörtlich: „Namentlich die Paketfahrt hielt die Herstellung von zunächst provisorischen Einrichtungen zur Lieferung von warmen Speisen und Getränken, bei deren Fehlen sie nicht in der Lage sei, die für den Betrieb am Amerikakai erforderlichen Arbeitskräfte zu gewinnen, für so dringlich, daß sie sich erbot, in einem ihrer Schuppen ein geeignetes Lokal einstweilen zur

---

großen Speiseräumen wenigstens jene Behaglichkeit zu bieten, die sich überall dort einstellt, wo Ordnung und Sauberkeit herrschen. — Heute (1913) stehen in den Hallen 4500 Sitzplätze zur Verfügung, die täglich ungefähr viermal besetzt werden. Allein 1912 wurden darin 602 000 Portionen Mittagessen, eine Million Portionen Kartoffeln, eine weitere Million Portionen Suppe und Gemüse, drei Millionen Tassen Kaffee, hunderttausend Flaschen Mineralwasser und hundertfünfzigtausend Glas Milch verabreicht.

[1]) Fünfter Bericht d. S. u. B. Com. Zoll A., 1889.

Verfügung zu stellen." [1]) Die von ihr beantragten Kaffeehallen wurden mit einem Aufwand von 300 000 Mark dauerhaft ausgeführt; sie sind seitdem ständig vermehrt oder vergrößert worden, wo neue Bassins gebaut wurden oder das Bedürfnis vorhanden war. Das trat z. B. 1892 ein, wo es seit Aufhebung einer früher an der Harburger Straße betriebenen Gastwirtschaft am Grasbrookkai an einer Bezugsquelle von Erfrischungen für die dort beschäftigten Kaiarbeiter gänzlich mangelte. Es wurden dort zwei Pavillons errichtet und an den Verein für Volkskaffeehallen verpachtet. Nach Ablauf der ersten fünf Jahre wurde der Zins ermäßigt und der Kontrakt mit dem Verein auf weitere fünf Jahre verlängert. Nebenher wurde nicht nur durch Anlegung von Speisehallen, sondern auch durch Anschaffung einer Petroleumbarkasse, welche die Arbeiter im Hafen mit Lebensmitteln zu versorgen hatte (1900), dem mutatis mutandis auf Arbeiterheere zu übertragenden Ausspruch Napoleons, daß eine Armee auf dem Bauch marschiere, Rechnung getragen.

Zur Zeit (1912) sind im Hafen sechzehn [2]) solche Speisehallen mit je 1000 Plätzen in Betrieb. Außer Bier werden darin keine geistigen Getränke verabreicht, das gelieferte Essen ist einfach, aber kräftig, und besteht aus Suppe, Gemüse und Fleisch. Die Arbeiter bedienen sich selbst, das heißt, sie nehmen ihr Besteck, bezahlen am Fenster und passieren hinter einer Schranke einen langen Auslieferungstisch, um dann an einem der sauberen Tische Platz zu nehmen. Viele Speisehallen haben besondere, etwas besser eingerichtete Zimmer für die vielen Beamten, die tagsüber im Hafen beschäftigt sind. Alle Hallen schließen wochentags um 6 Uhr, feiertags um 1 Uhr. Bei den letzten Hafenerweiterungen auf Waltershof hat sich die Arbeiterfrage wegen der Entfernung vom Zentrum der Stadt noch mehr verschärft. Deswegen hat der Staat 6,9 ha Land auf dem südlichen Teil von Waltershof teilweise mittels Enteignung für 453 000 Mark erworben und läßt dort 1200 Kleinwohnungen mit einem Kostenaufwand von 867 000 Mark errrichten, die 5000 Einwohner und ca. 2000 erwerbstätige Männer unterbringen werden. [3])

Trinkwasser.

Eine weitere hochbedeutsame Frage war die Versorgung der im Hafen beschäftigten Arbeiter und Beamten mit Trinkwasser. Sie mußte nicht nur aus Gründen der Nächstenliebe, sondern vor allem zur Er-

[1]) Fünfter Bericht d. S. und B. Com. Zoll A., 1889.

[2]) Neunter Bericht d. S. u. B. Com. Zoll A., 1889. Geheimrat H. F. Bubendey, Wasserbaudirektor in Hamburg, und Wasserbauinspektor C. Lorenzen: Der Hamburger Hafen und die Regulierung der Unterelbe, im „Export-Handbuch der Börsen-Halle", 1812/14.

[3]) Bericht der Senats- und Bürgerkommission für Waltershof, 1913.

haltung der Leistungsfähigkeit des Hafens gelöst werden. Und sie wurde gelöst. Hamburg erkannte, daß das Menschenmaterial ebenso wichtig und wichtiger ist als Kaimauern und Kräne, seit 1892 eine so schwere Choleraepidemie in seinen Mauern gewütet hatte, daß man einsah, so etwas dürfe nicht wiederkehren. Heute kann es mit Stolz darauf hinweisen, daß es ihm gelungen ist, die Sterblichkeit seiner Bürger auf 13 pro 1000 herunterzudrücken, die niedrigste Sterblichkeitsziffer von allen großen Hafenplätzen der Welt mit Ausnahme von Rotterdam.

Wie die Alstermetropole das fertig gebracht hat? Mit großem Kostenaufwand ließ sie die städtischen Wasserleitungen so weit wie möglich ins Freihafengebiet hineinbauen, wenn große Bezirke auch so weit entfernt blieben, daß die Kosten unerschwinglich waren. Als Ersatz wurden stellenweise artesische Brunnen gebohrt. Am meisten aber benutzte die Stadt große hölzerne Trinkwasserfässer, die regelmäßig von einem staatlichen Wasserboot gefüllt wurden. Das Wasserboot versorgte auch die Staats-Baggermaschinen, Schuten und Schleppdampfer mit gesundem Trinkwasser. Dazu bildeten sich Privatunternehmungen zur Versorgung von Schiffen mit Trinkwasser. Die großen Reedereien haben sich mit der Zeit eigene Boote für Trinkwasser geleistet.

Wichtigkeit der Trinkwasserversorgung.

Gerade die kleinen und fast kleinlichen Einzelheiten dieser staatlichen Fürsorge für Essen und Trinken der im Hafen beschäftigten Personen zeigen, wie kaum etwas anderes, den wahren Geist der Hamburger Hafen- und Handelspolitik. Mit Recht konnte der deutsche Kaiser, als Gast der Hamburg-Amerika Linie, der Unterelbe-Regatta von 1914 beiwohnend, nach dem Stapellauf des „Bismarck" in seiner Rede „die Leistung der Einzelnen auf die Gesamtheit übertragen" rühmen. Nur setzt Hamburg im Geiste noch hinzu, „und die Leistung der Gesamtheit auf das Gemeinwohl Hamburgs, sowie die Leistung Hamburgs wieder auf den einzelnen Hamburger übertragen." Damit ist der Kreis geschlossen. Der Staat Hamburg sorgt für seine Bürger, die durch ihr Gedeihen den Staat zu immer größeren, immer bedeutsameren Leistungen heben. Nichts ist zu klein, zu unscheinbar, um nicht berücksichtigt zu werden. Daß diese Anschauung noch heute bewußt lebendig ist, hat sich bei einer kürzlich — am 1. Juli 1914 — gepflogenen Debatte in der Bürgerschaft mit aller Schärfe ausgeprägt. Es wurde über den Ausbau der Desinfektionsanlagen im Hafen verhandelt. Obwohl ein bedeutender und kostspieliger Neubau, eine neue Elbbrücke, einige Sitzungen vorher mit einem Aufwand von 5 000 000 Mark in fünf Minuten bewilligt worden war, entstand um die immerhin geringfügige Desinfektionsanlage ein langes und heißes Wort-

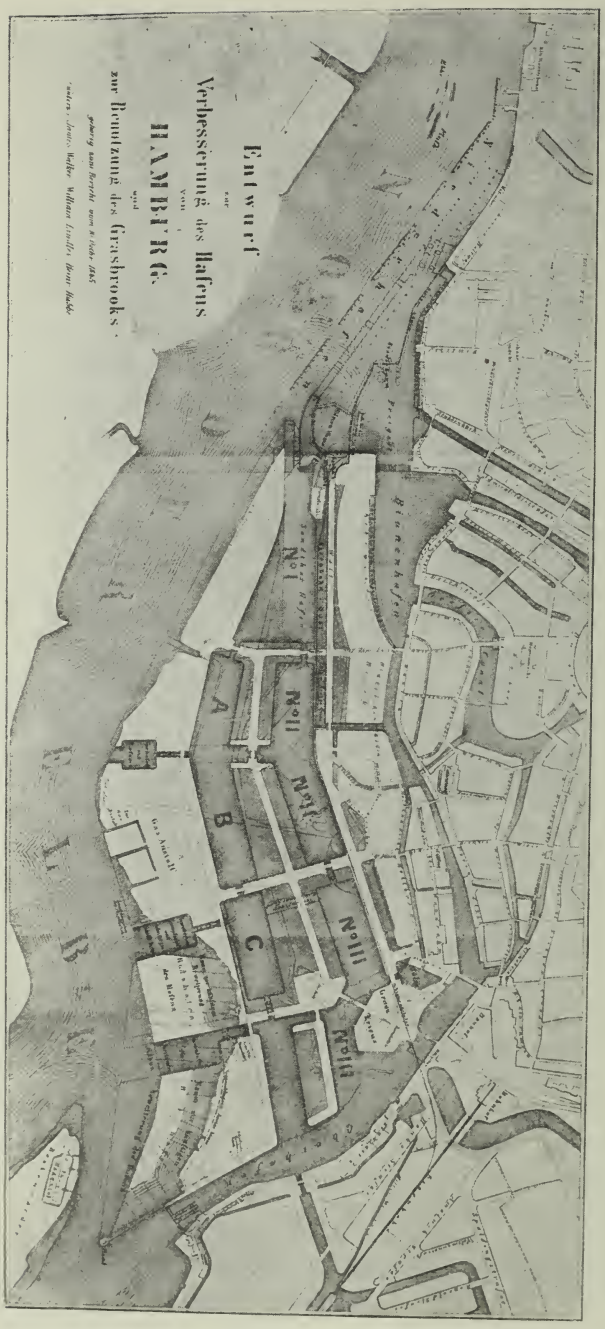
gefecht. Die Desinfektionsanstalt sollte zur Vertilgung von Schiffsratten dienen, die oft die Träger epidemischer Krankheiten sind. Ein Gegner stellte bei dieser Gelegenheit die Behauptung auf, weitere Ausgaben für Desinfektion seien Unsinn, das werde von allen Schiffskapitänen bezeugt, überhaupt werde in Hamburg viel zu viel desinfiziert. Darauf ergriff ein anderer das Wort und bemerkte, Hamburg wäre nicht in derselben Lage wie England, wo der Handel hinkommen müsse, Hamburg hätte große Konkurrenz; wenn da in seinen Mauern eine Epidemie ausbräche, so schickten die Reeder der Welt ihre Schiffe einfach anderswohin. Es wäre daher für Hamburg besser, zehnmal zu viel zu desinfizieren als einmal zu wenig.

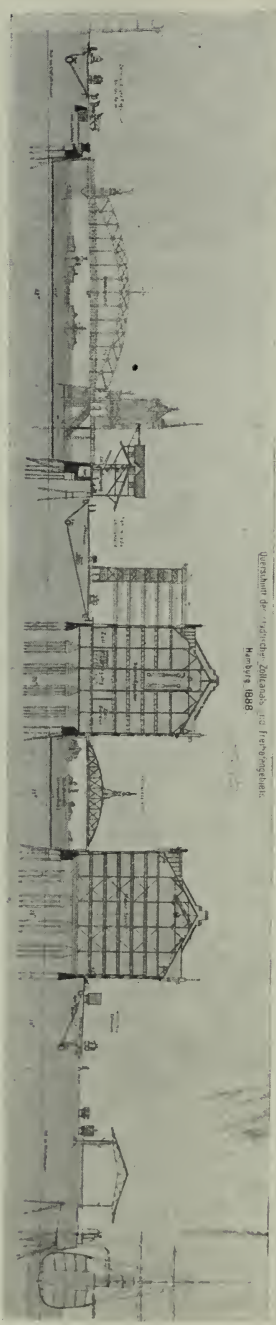
Klarer als in bändereichen Aktenpublikationen spricht sich in diesen Worten der eigentliche Geist der Hamburger Hafenbaupolitik aus. Nichts ist ihr zu klein, zu unscheinbar, um nicht Berücksichtigung zu finden, nichts ist in diesem Staate, das nicht von dem Gedanken durchdrungen wäre, alle Kräfte des Geistes und des Körpers anzuspannen, um dem Hamburger Hafen seine Stellung in Nordeuropa zu erhalten und dadurch den Wohlstand, die Macht der Hanseaten von heute zu festigen und zu mehren.

Das Vierteljahrhundert, seit dem Zollanschluß im Jahre 1888, ist eine Periode ungeahnter Blüte für Hamburg sowie für das ganze Deutsche Reich unter Kaiser Wilhelm II. In den umfangreichen Hafenbau-Unternehmungen dieser Zeit, die ein Kapitel für sich bilden, finden wir stets den roten Faden der gemischten Unternehmungen wieder.

Ein Zusammenarbeiten unter gegenseitigem Respekt und Vertrauen zwischen der Regierung und den Bürgern für ein gemeinsames Ziel, nämlich für das Gemeinwohl der Freien und Hansestadt Hamburg, ist dabei wahrzunehmen. Weder ökonomischer Egoismus noch Staatssozialismus ist zur Vorherrschaft gekommen, jedoch stets eine praktische Lösung, wobei staatliche, sowie privatwirtschaftliche Interessen tunlichst zum Vorteil aller Hamburger vereinigt worden sind.

Einige weitere Beispiele erlaube ich mir anzuführen: Nachdem die Hamburg-Amerika Linie ihren Einrichtungen am Amerikakai entwachsen war, wandte sie sich an den Staat. Dieser baute die großen neuen Häfen, wie Kaiser Wilhelm, Ellerholz und Kuhwärder, sowie die technischen Einrichtungen mit 3,3 km Kais, 137 700 qm Schuppenfläche, 1,4 km Dückdalben, beinahe 50 ha Wasserflächen, von Staatsseite mit einem Aufwand von 43 000 000 Mark, und stellte sie der Hamburg-Amerika Linie zur Verfügung. Diese hat somit keine Kapitalien festlegen müssen und tritt nur als Pächter für 25 Jahre mit einer jährlichen Pacht von 1 300 000 Mark auf. — Die Regierung bekommt





Entwurf zur Verbesserung des Hafens von Hamburg und zur Benutzung des Grasbrooks, gehörig zum Bericht vom 10. Oktober 1845 von James Walker, William Lindley und Heinrich Hübbe.

ihre Anleihezinsen kaum gedeckt, aber hat andererseits den Handel, die Wohlstandsquelle Hamburgs, gehoben.

In gleicher Weise geschah es bei dem Bau des „Vaterland" und „Bismarck". Die Werft Blohm & Voß hatte einen neuern 300 m langen Kai nötig, sowie tieferes Fahrwasser. Dieselben wurden vom Staate mit einem Aufwand von 684 000 Mark gebaut und an Blohm & Voß für jährlich 36 660 Mark verpachtet.

Als 1899 die Stettiner Maschinenbau-A.-G. „Vulkan" von der Ostsee nach der Nordsee umsiedeln wollte, war es Hamburg daran gelegen, diese große Unternehmung an sich zu ziehen. Der Staat hat dafür 23 ha auf Domäne Roß, die nötigen Wasserflächen, Kais usw. zur Verfügung gestellt mit einem Aufwand von 7 Millionen Mark, und an „Vulkan" auf 25 Jahre verpachtet. Diese Pacht besteht aus 50 Pfg. pro Quadratmeter für den Boden und $4^1/_2$ Prozent für die ausgeführten Arbeiten. Der „Imperator" wurde hier gebaut, der Stolz jedes Hamburgers.

Als die Süduser mit den vielen großen Unternehmungen allmählich bebaut wurden, war eine bessere Verbindung zwischen den beiden Ufern nötig, worauf der Staat den Elbtunnel mit 11 000 000 Mark Aufwand baute, so daß jetzt alle Fußgänger trotz Nebel und Eisgang kostenfrei zu ihrer Arbeitsstelle gelangen konnten.

Das große A. E. G.-Siemens-Hoch- und Untergrundsystem ist eine gemischte Unternehmung, an der der Staat stark beteiligt ist.

Heute ist Hamburg mit seinen 1 200 000 Einwohnern eine der schönsten und behaglichsten Wohnstätten Deutschlands mit weniger Steuern, billigen Gebühren und gleichen wirtschaftlichen Gelegenheiten für strebsame Menschen. Dieser vorteilhafte Zustand ist auf das gute, zweckmäßige Zusammenwirken von Staat und Bürgern und auf die gute Regierung dieser Republik zurückzuführen.

Hamburgs praktische Lösung seiner komplizierten, theoretischen Fragen erscheint berufen, den Weg zu weisen für andere Gemeinwesen, deren viele, sich durchkreuzenden Interessen nicht so deutlich zu erkennen sind wie an diesem Kaufmannsstaat.

Anhang.

Finanzielle Betrachtungen.

In den großen Verkehrsanstalten verbinden sich die öffentlichen Ausgaben innig mit der allgemeinen Gesetzgebung. Dies ist der letzte Grund für die eigentümlichen Rechtsformen, die man in Hamburg dem Hafenbetrieb gegeben hat. Die gleichen Gedanken treten in der Finanzierung der Hafenarbeiten hervor, wie wir es in dem Bau derselben verfolgt haben. Die Anlagekosten werden von der Gesamtheit durch Anleihen aufgebracht, aber die Zinsen des Anlagekapitals und die Kosten des Betriebs fallen dem Nutzer zur Last. Über die ziffernmäßigen Ergebnisse soll hier ein Überblick gegeben werden; doch einige Worte über das Wesen und die Entwicklung des Hamburger Staatshaushalts schicke ich voraus. Ältere Steuersysteme.

In Hamburg bildete das Grundeigentum seit Menschengedenken einen Gegenstand der Besteuerung. Der Lucienschoß, so genannt, weil er am Lucientag (13. Dezember) eingehoben wurde, bestand aus einer Abgabe von den Immobilien und einer vom Mobiliarvermögen, welches nach öffentlicher Zahlung einer kleinen Summe als Vorschoß heimlich eingezahlt wurde. Der Schoß vom Grundeigentum wurde hingegen nach einer Taxierung der Immobilien geleistet. Die zu seiner Entgegennahme aufgestellten, kirchspielweise geordneten Schoßtafeln (Erhebungsstellen) waren auf dem Rathaus 2 Monate und 14 Tage geöffnet. Zur Empfangnahme des Schoßes waren zehn Herren des Rates bestimmt; bei anderen Abgaben, dem Quartprozent vom Vermögen und dem Kopfgeld, saßen auch Bürger neben den Ratsherren. Die Hauerschillinge, eine Abgabe von der Miete, und die Grabengelder, ursprünglich zur Deckung des Aufwandes der Befestigung der Stadt bestimmt, wurden von Bürgern eingenommen. Letztere wurden von den Oberalten, und zwar je vier aus einem Kirchspiel, erwählt. Lucienschoß. Grundsteuer.

Diese Bürger blieben „je zwei Jahre dabei, doch so, daß sie mit jedem zur Hälfte abgingen.“ [1])

Der Steuerzahlung wurde damals eine gewisse Feierlichkeit beigelegt. Die bei den Schoßtafeln sitzenden Bürger wurden ersucht und erinnert, „zuvörderst, wenn sie allein sitzen, in schwarzer Kleidung, wenn sie aber mit und neben den wohlweisen Schoßherren sitzen, in schwarzen Mänteln zu erscheinen.“ Es war „vermöge uralten Herkommens und Verordnungen jeder Bürger und Einwohner schuldig, alle seine Kontribution selbst in Person an den Schoßtafeln zu zahlen.“ Frauen wurden nicht zugelassen, für dieselben war der Curator sexus zu erscheinen verpflichtet. Seit ältesten Zeiten bestand außerdem das Verbot, daß Fremden, d. h. nichthamburgischen Bürgern, nicht erlaubt sein sollte, innerhalb des Stadtgebietes Grundeigentum auf eigenen Namen zu erwerben. Die Zuschreibung eines Grundstückes war Adligen und Fremden nur in der Weise gestattet, daß dieselben das Grundeigentum, welches sie käuflich erworben hatten, einem hamburgischen Bürger zu treuen Händen (ad fideles manus) übertragen ließen, um es durch ihn zu ihrem Nutzen und Besten administrieren zu lassen. Selbst solche Zuschreibung war früher, zuletzt noch durch den Rats- und Bürgerschluß von 1723, untersagt worden; zehn Jahre später (1733) aber wurde sie gestattet, nur durften Häuser an keinen regierenden Herrn, „er sei König, Fürst oder Reichsgraf, noch an einen Fremden, bei E. E. Rath akkreditierten Minister aliniert werden.“ So sehen wir, wie Steuer und öffentliches Leben in steter Wechselwirkung stehen.

Durch eine Bestimmung wegen des alljährlichen Lucienschosses, des Vorschosses und des Nachtwach- und Leuchtengeldes vom 9. Oktober 1766 werden die näheren Regeln über diese Steuern angegeben. Es soll danach 1/4 Prozent, nämlich 4 Schillinge von je 100 Mark Spezies (ca. 50 Taler preußisch Courant) gezahlt werden, und zwar „von der Summe, auf welche das Immobile taxiert, oder, wenn es öffentlich verkauft wird, nach dem dermaligen Kaufschilling.“ Das Viertelprozent vom Wert der Grundstücke ist bei ungewöhnlichen Ausgaben der Stadt manchmal erhöht oder verdoppelt werden.

Die Dorfleute in den sogenannten Walddörfern (Wohldorf, Fuhlsbüttel usw.) waren keine freien Eigentümer, sondern „Coloni“, welche nur den usum fundi hatten und jährlich auf dem Katharinen-

---

[1]) Naumann, Vorstand des statistischen Bureaus der Steuer-Deputation — 1872 — in „Statistik des Hamburgischen Staates“, Heft IV — 1872.

[2]) Klefeckers Sammlung Hamburgischer Gesetze und Verfassung II. Seite 442.

tag Grundsteuer für solchen Gebrauch bezahlten und daneben sowohl dem Landherrn als dem Vorwerk zu Wohldorf Hofdienste tun mußten. Außerdem hatten sie Rauchhühner an die Landherren zu liefern.

Auch zur Deckung ungewöhnlicher Ausgaben wurde Schoß vom Grundeigentum erhoben; das geschah z. B. 1809 für die durch die französische Okkupation notwendig gewordene „kontributionsmäßige" Anleihe. Es wurde damals außer einer Mietsabgabe von $^1/_2$ Prozent, welche von den Mietern zu zahlen war, von den Eigentümern $^1/_2$ Promille vom Schoßwert der Immobilien auf 10 Jahre hinaus bewilligt. 1799 war eine Erhöhung von $^1/_4$ auf $^5/_{10}$ Prozent genehmigt worden, um die Erhöhung der Ratshonorare zu decken. Infolge der am 20. Dezember 1810 verfügten Einverleibung Hamburgs in das französische Kaiserreich wurde in Hamburg eine Grund- und eine Tür- und Fensterſteuer, verbunden mit einer Personal- und Mobiliarsteuer eingeführt. Nach den Gesetzen über die contribution foncière vom 3. Frimaire des Jahres VII und dem 15. September 1807 wurde dem Departement eine bestimmte Summe auferlegt, die nach dem Katasterwert zu repartieren war. Für die drei Departements der Elbe-, Weser- und Emsmündung wurde die Summe der Grundsteuer für ein ganzes Jahr auf 6 750 000 Francs, und die Summe der Tür- und Fenstersteuer auf 559 400 Francs festgestellt. Nach der Befreiung Hamburgs und nach der Wiederherstellung seiner Selbständigkeit wurde am 17. Mai 1814 weitere Erhebung der bisherigen Grundsteuer und der damit verbundenen Tür- und Fenstersteuer, sowie der Personal- und Mobiliarsteuer beschlossen.

Contribution foncière.

Eine feste Grundlage, welche im wesentlichen bis zum Jahre 1871 fortbestand, gewann die direkte Besteuerung des Grundeigentums durch die im Rats- und Bürgerkonvent am 9. Mai 1815 genehmigte allgemeine Grundsteuer von $^1/_2$ Prozent Courant von dem auszumittelnden Spezieswert der in der Stadt liegenden Grundstücke. Zu ihrer Erhebung und Veranlagung wurde eine neue Behörde, die Steuerdeputation, eingesetzt. Hierdurch hörte der bis dahin bestehende Lucienschoß auf. Folgende Statistik der Erträge der Grundsteuer wird deutlich zeigen, wie der Grundwert Hamburgs während der Rekonstruktionsperiode zugenommen hat, und gleichzeitig die Zunahme des Wohlstandes im Staat veranschaulichen:

Steigen der Grundwerte.

Gesamtertrag der Grundsteuer in Hamburg.[1])

1815 . . .	536 000 Mark Crt.	(1 Mk. Crt.: 1,20 Mk.)
1820 . . .	590 700 „	„
1825 . . .	631 800 „	„

[1]) „Statistik des Hamburgischen Staates", Heft IV, S. 33.

1830	. . .	763 600	Mark Crt.
1835	. . .	718 000	„ „
1840	. . .	771 800	„ „
1845	. . .	1 226 084	„ „ [1]
1850	. . .	1 254 200	„ „
1855	. . .	1 417 700	„ „
1860	. . .	1 701 900	„ „
1865	. . .	2 013 000	„ „
1870	. . .	2 638 000	„ „

Vorwiegen der indirekten und Grundsteuern.

In dem Budget von 1840 macht die Grundsteuer 16 Prozent des gesamten staatlichen Einkommens aus gegen 40 Prozent von Zoll, Torsperre und Akzise. Diese letztgenannten großen indirekten Steuern sind tatsächlich viele Jahre hindurch die bedeutendsten Abgaben gewesen, wie sie es heute noch bei vielen anderen Staaten sind, und erst wieder in modernen Zeiten findet eine Verschiebung des Schwerpunkts der Staatseinkommen von den indirekten zu den direkten Steuern statt. Die Einkommensteuer machte im Jahre 1911 29 Prozent des gesamten Staatseinkommens aus, und die Grundsteuer mit 14 Prozent kommt noch hinzu. Abgesehen von diesen direkten Steuern, die ca. 43 Prozent ausmachen, bestehen die Haupteinnahmen nicht aus Zolleinnahmen und dergleichen, sondern aus wohlangelegten Unternehmungen (Regalien) und aus Gebühren. Dies ermöglicht eine Schonung der Bürger. (Siehe Ordentlichen Etat 1911.)

Hamburg hat eben seit den ältesten Zeiten versucht, den Handel möglichst zu entlasten und die Bedürfnisse des Staates durch Erhebung von Abgaben von denjenigen, die am Handel profitieren wollten, zu decken. Diese Steuerpolitik ist nicht allein darauf zurückzuführen, daß indirekte Steuern in den meisten Fällen zu ungleich auf den Steuerzahlern, in bezug auf ihre Zahlungsfähigkeit, lasten, sondern vor allem auf die Zweckmäßigkeit dieser Anordnung für Hamburg als einer vorwiegend handeltreibenden Stadt. Hamburg hat versucht, die beste Steuerpolitik für sich selbst auszuarbeiten. Als Ergebnis hat man heute in Hamburg weniger Steuern und niedrigere Gebühren zu zahlen als in fast irgend einem anderen Staat in Deutschland.

Die Akzise und Zölle Hamburgs sind in stetem Fluß gewesen, daß wir die Änderungen im Laufe der Jahre in diesem Überblick nicht verfolgen können. Wir wollen deswegen direkt zu den allgemeinen Betrachtungen der Haushaltsabrechnungen übergehen.

---

[1]) Erhöhung des Steuerfußes wegen des Brandes.

Aus dem ordentlichen Etat 1911. [1])

Einnahmen

aus Staatsvermögen, Domänen und Regalien.

		Mark	
1.	Grundmiete und Renten	826 126	
2.	Miete von Gebäuden und Plätzen	3 864 941	
3.	Pachtgüter	166 462	
4.	Wald, Jagd, Fischerei	18 674	
5.	Schlachthof	1 727 028	
6.	Petroleumhafen	163 099	
7.	Beleuchtungswesen	13 484 181	
8.	Wasserkunst	5 307 738	
9.	Ehemalige Zollvereinsniederlage	316 927	
10.	Eisenbahnaktien	54 550	
11.	Eisenbahnen	535 805	
12.	Straßenbahnen	1 411 476	
13.	Kaianlagen	5 868 012	
14.	Aktien Stadt-Theater	5 580	
15.	Lombard	212 205	
16.	Lotterie	2 010 000	
17.	Rekognition	131 868	
18.	Holzhafen-Miete	28 580	
19.	Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft	921 979	37 114 516
			23,3 %

aus Steuern

		Mark	
20.	Grundsteuer	22 635 376	14 %
21.	Wertzuwachssteuer	3 662 101	
22.	Einkommensteuer	47 616 265	28,4 %
23.	Stempelabgaben	4 165 485	
24.	Anmeldungsgebühr	576 736	
25.	Tonnengeld	3 803 417	
26.	Erbschaftssteuer	3 304 876	
27.	Immobilienabgaben	4 895 107	
28.	Öffentliche Vergnügungen	141 401	
29.	Hundesteuer	450 813	
30.	Löschabgaben	1 674 483	
31.	Zollwesen	7 370 412	
32.	Anteil an den Reichseinnahmen	2 868 265	103 491 023
			60,5 %

[1]) Aus der Staatshaushaltsabrechnung in Senats- und Bürgerschaftsverhandlungen 1913 Bd.

aus Gebühren und sonstigen Behörden

		Mark	
33.	Staatsarchiv	3 114	
34.	Senatskanzlei	55	
35.	Finanzdeputation	89 067	
36.	Steuerdeputation	30 861	
	„	278 064	
37.	Erbschaftssteueramt	1 963	
38.	Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe	1 992 712	
39.	Behörde für Versicherungswesen	861 081	
40.	Baudeputation	1 722 734	
41.	Militär-Ersatzbehörde	436	
42.	Oberschulbehörde	3 082 133	
43.	Verwaltungs- u. Gewerbeschulwesen	278 973	
43a.	Musikhalle	83 158	
44.	Justizbehörde	4 753 004	
45.	Polizeibehörde	2 337 886	
46.	Baubehörde	433 431	
47.	Behörde für Auswanderungswesen	83 705	
48.	Aufsichtsbehörde für die Standesämter	26 352	
49.	Gefängnis-Deputation	719 124	
50.	Deputation für Feuerlöschwesen	62 988	
51.	Medizinalkollegium	149 368	
52.	Krankenhäuser	1 202 836	
53.	„	1 677 405	
54.	„	887 483	
55.	„	674 435	
56.	Friedhof	819 013	
57.	Armenanstalt	754 239	
58.	Werk- und Armenhäuser	543 503	
59.	Jugendfürsorge	132 394	
60.	Verwaltungsbüro, Landherrschaft	869	
61.	Landherrschaft Geestlande	7 994	
62.	„ Marschlande	3 136	
63.	„ Ritzebüttel	11 718	
64.	„ Bergedorf	9 733	23 160 951
			12,2 %
	Gesamteinnahme		163 766 490
	Unterbilanz		4 075 702
			167 842 192

Ausgaben

		Mark
Senat und Bürgerschaft		1 378 392
I. Verwaltung und Finanzen (inkl. Staatsschuld 31 361 974 Mark) .		36 434 025
II. Handel, Schiffahrt und Gewerbe .		6 134 311
III. Bauwesen und Beleuchtung		
Sekt. 1. Hochbau . .	25 224 156	
„ 2. Strom- u. Hafenbau .	7 865 274	
„ 3. Beleuchtung	5 228 356	
„ 4. Wasserkunst	3 297 208	42 457 264
IV. Militärwesen		147 127
V. Unterrichtswesen		21 169 730
VI. Justizwesen		7 074 489
VII. Polizei		27 979 229
VIII. Öffentliche Wohltätigkeit		8 063 304
IX. Angelegenheit des Landgebiets .		2 340 173
X. Kommission für auswärtige Angelegenheiten		161 953
XI. Zollwesen		7 831 968
Unvorhergesehenes		293 110
Gehaltsnachzahlung		3 200 701
Pensionen		55 946
Gesamte Ausgaben		167 842 192

Nehmen wir zuerst einige von den Staatshaushalts-Abrechnungen aus den Anfangsjahren des Hafens zur Hand. Wir finden darin folgende Zusammenstellung:

Nach dem Budgetausschlag für das Jahr 1841.

Ausgaben.

	Mark Courant.	
Schiffahrt und Hafenbau	433 000	8,4 %
Baudeputation (Pflaster usw.)	323 000	
Militärdepartement	602 000	
Pensionen für 1814/15	53 000	
Diplomatische Kosten	50 000	
Straßenreinigung	60 000	
Zinsen der Staatsschuld	1 205 000	
Verwaltungskosten, Gericht und sonstige Ausgaben	2 428 000	49 %
Gesamte Ausgaben	5 164 000	

Einnahmen.

	Mark Courant.	
aus Staatsvermögen und Domäne	354 000	
„ Eigentumsveränderungen	190 000	
„ Stempel	700 000	
„ Akzise	1 110 000	41 %
„ Torsperre	210 000	
„ Zoll	790 000	
„ Zehntel und Kollateralsteuer	100 000	
„ Grundsteuer	800 000	16 %
„ Wachtgeld	50 000	
„ Vermischten Einnahmen	646 000	
Gesamte Einnahmen	4 950 000	
Defizit	214 000	
	514 000	

Das Defizit wird aus dem Kassensaldo früherer Jahre (788 000 Mark Crt.) gedeckt.

Aus diesem Budget ist zu ersehen, daß die Hauptsteuerquelle besonders in den indirekten und zollartigen Steuern liegt. Erst später wurde das Schwergewicht im Finanzwesen auf direkte Steuern verschoben.

Um einige Zahlen aus den letzten 26 Jahren, also aus der neuen Ära der Hamburger Finanzen, die mit dem Zollanschluß und den Tonnengelder-Kaiabgaben anfangen, anzuführen, finden wir folgende Tabellen von Interesse:

	Deklarationsabgabe bezw. Anmeldungsgebühr	Tonnengeld	Hamburger Stempelabgabe	Lustbarkeit
	Mark	Mark	Mark	Mark
1889 . . .	350 000	1 169 000	1 708 000	—
1893 . . .	368 000	1 396 000	1 728 000	—
1898 . . .	387 000	2 091 000	1 848 000	— [1]
1903 . . .	470 000	2 601 000	2 098 000	—
1908 . . .	456 000	3 253 000	2 895 000	—
1913 . . .	651 000	4 406 000	3 966 000	1 038 000

[1]) Hamburger Fremdenblatt 17. Juli 1914.

Zunahme an Tonnengeld.

Bemerkenswert ist in diesen Posten die gewaltige Steigerung der Einnahmen an Tonnengeldern, die die günstige Entwicklung der hamburgischen Seeschiffahrt während dieser 25jährigen Periode erhärten, wenn auch zur Steigerung der Einnahmen Erhöhungen des Tonnengeldsatzes nicht unwesentlich beigetragen haben. Die Zunahme der Anmeldungsgebühr, die für seewärts ein- und ausgehende Ware, die ein landfestes Lager des Freihafens berührt, erhoben wird, legt Zeugnis ab von dem Wachsen des Warentransportes. — Für die Beurteilung des hamburgischen Stempels sind oben erwähnte Umstände in Betracht zu ziehen; von kommunalpolitischem Interesse dürfte aber eine Zahlengegenüberstellung sein, die die Einnahme vom Mietestempel illustriert. Es wurden vereinnahmt an Mietestempel 1889: 83 000 Mark, 1913: 343 000 Mark. [1])

Stempel- und Deklarationsabgaben in den letzten Jahren

Die Staatshaushaltsabrechnung von 1841 kommt uns äußerst einfach vor, wenn wir die Abrechnung von 1911 zur Hand nehmen. Die Zeiten sind allerdings andere geworden. Eine moderne Staatshaushaltsabrechnung ist nicht nur von 4,9 Millionen Mark Courant (5,9 Millionen Reichsmark) auf 163,7 Millionen Mark gestiegen, sondern die ganzen Einkommenquellen sind anders geworden. Heute werden drei Gruppen Staatseinkommen anerkannt: I. aus Staatsvermögen, Domänen und Regalien, II. aus Steuern, wovon 45 Prozent oder 29 Prozent des ganzen Staatseinkommens durch direkte Steuern aufgebracht werden, III. aus Gebühren und sonstigen Behörden. Man kann in einer umfangreichen, vielseitigen Auseinandersetzung nicht so plastisch darstellen, wie der demokratische Staat Hamburg mit seinen Bürgern zusammen Geschäftsteilhaber, um gemeinnützige Unternehmungen zu bauen und zu verwalten, geworden ist, als durch einen Vergleich zwischen dem oben erwähnten Budgetvorschlag von 1841 und der im Original über 1400 Seiten umfassenden Staatshaushaltsabrechnung von 1911.

Die Frage, die uns dabei am meisten interessiert, ist, wie die Hafenausgaben sich zu den gesamten Ausgaben verhalten. Diese Frage ist allerdings sehr schwer zu beantworten, fast so schwer wie die Frage, wieviel Geld der Hafen den Bürgern Hamburgs zugeführt hat. Daß Hafen und Handel eine vorteilhafte „Partnership" gewesen sind, liegt auf der Hand.

Die Staatshaushaltsausgaben eines Staates zerfallen in zwei Kategorien: 1. ordentliche und 2. außerordentliche Ausgaben; der

[1]) Hamburger Fremdenblatt 17. Juli 1914.

außerordentliche Etat ist in späteren Jahren sehr schwer zu verfolgen. Wir ersehen aus dem Budgetvorschlag von 1841, daß 1 205 000 Mark Courant oder 1 456 000 Mark für Staatsschuld ausgegeben werden. 1911 war diese Zinsausgabe auf 31 361 974 Mark gestiegen. Viele Tausende werden alle Jahre in Zinsen für Hafenbaugelder ausgegeben, aber diese Ausgaben erscheinen nicht in einer Form, um mit dem ordentlichen Hafenetat zusammengerechnet zu werden. Die außerordentlichen Etats für die letzten Jahre, die durch Anleihen zu bestreiten waren, sind enorm gewesen. Wir können uns für die Sektion für Strom- und Hafenbau wenigstens ein ungefähres Bild aus ihren letzten außerordentlichen Etats machen. Es wurden:

1909 . . .	8 829 936	Mark	ausgegeben,
1910 . . .	13 620 607	„	„
1911 . . .	16 812 000	„	Budget,
1912 . . .	15 323 800	„	„
1913 . . .	17 444 800	„	„
1914 . . .	19 431 850	„	„

Nehmen wir die ganzen außerordentlichen Etats in den Haushaltsabrechnungen der letzten Jahre zur Hand, so können wir mit diesen Summen einen Vergleich ziehen. Wir lesen darin:

	Ordentliche Ausgaben	Außerordentliche Ausgaben	Strom- und Hafenbau	
1912	160,1 Mill. Mk.	43,8 Mill. Mk.	15,3 Mill. Mk.	— 40 %
1913	170,7 „ „	48,0 „ „	17,4 „ „	— 36 %
1914	193,1 „ „	49,6 „ „	19,4 „ „	— 40 %

Hieraus ist zu ersehen, daß die außerordentlichen Ausgaben für Strom- und Hafenbau, die auf Anleihewege zu decken sind und worauf jährlich Zinsen bezahlt werden müssen, ziemlich 40 Prozent der ganzen außerordentlichen Ausgaben ausmachen.

Es ist freilich dabei nicht außer acht zu lassen, daß im ordentlichen Etat für Strom- und Hafenbau die außerordentlichen Ausgaben für diese Arbeiten oder die Zinsen dafür nicht gezeigt werden. Die Hafenanlagen sind also viel höher als aus dem Budget zu ersehen ist.

Wie viel hat nun der Hamburger Hafen gekostet? Diese Frage haben wir zu lösen versucht und sind dabei zu dem untenstehenden Ergebnis gelangt. Die ordentlichen Ausgaben werden darin wohl stimmen, enthalten aber verschiedene Elemente, wie die Gehälter, Unterhaltung, Neuanschaffungen, Baggerei und darunter Teile von

Neubauten. Wie diese zerlegt werden, wird uns nachher klar werden. Die außerordentlichen Ausgaben dagegen sind aus den Senats- und Bürgerschaftsverhandlungen entnommen und zusammengestellt und machen gar keinen Anspruch auf Vollkommenheit. Die Hauptsachen werden sich wohl allerdings darunter befinden. Zum Vergleich werden andere Referenten daneben gestellt:

Kosten des Hamburger Hafens (inkl. Cuxhaven).

Eigene Zusammenstellung.

Datum	Anleihe	Budget
1837—1853 . . .	1 640 000 Mk.	8 820 670 Mk.
1853—1863 . . .	5 666 450 „	9 412 824 „
1863—1873 . . .	9 078 500 „	8 528 290 „
1873—1883 . . .	2 822 000 „	15 199 000 „
1883—1893 . . .	133 632 000 „	23 200 000 „
1893—1903 . . .	77 668 300 „	37 298 391 „
1903—1913 . . .	131 083 100 „	66 631 591 „
	361 590 850 Mk.	161 090 771 Mk.
	522 681 621 Mk.	

Nach Bubendey-Lorenzen S. 90.

Datum	Verursachte Kosten
1858—1868 . . .	21,4 Millionen Mark
1869—1878 . . .	33,5 „ „
1879—1888 . . .	108,6 „ „
1889—1898 . . .	165,3 „ „
1899—1907 . . .	140,4 „ „
	469,2 Millionen Mark

Nach Flügel S. 143:

Von 1859 bis 1912 verausgabt oder bereitgestellt 414 Millionen Mark. Für Bremen 1859—1912: 92 200 000 Mark inkl. Unterhaltungskosten. (S. 164.)

Budget der Sektion für Strom und Hafenbau.

Außerordentlicher Etat der Sektion für Strom- und Hafenbau.

Aus dem Gebiet des allgemeinen Staatshaushalts heben wir nun den Etat für Strom- und Hafenbau besonders heraus und nehmen zu diesem Zwecke die beigefügten Tabellen zur Hand, um daraus ohne weiteren Kommentar zu ersehen:

I. Wie sich die Strom- und Hafenausgaben zum jährlichen ordentlichen Etat des Staates verhalten,

II. wie sich der ordentliche Etat der Sektion für Strom- und Hafenbau zusammensetzt, und

III. wie sich der ordentliche Etat für Strom- und Hafenbau im Jahre 1911 stellte.

Strom- und Hafenbauausgaben, verglichen mit den Ausgaben des Hamburger Staates (ordentliche).

	Jährlicher ordentlicher Etat Staatshaushalt			Sektion f. Strom- und Hafenbau	Hafen ausgaben
	Einnahmen in Millionen Mark	Ausgaben in Millionen Mark	— Unterbilanz + Überschuß in 1000 Mark	Gesamtausgaben ordentlicher Etat Mark	in Proz. z. d. Staatsausgaben
1815 . . .	—	—	—	—	—
1816 . . .	—	—	—	—	—
1817 . . .	—	—	—	—	—
1818 . . .	—	—	—	—	—
1819 . . .	—	—	—	—	—
1820 . . .	—	—	—	—	—
1821 . . .	—	—	—	—	—
1822 . . .	—	—	—	—	—
1823 . . .	—	—	—	—	—
1824 . . .	—	—	—	—	—
1825 . . .	—	—	—	—	—
1826 . . .	—	—	—	—	—
1827 . . .	—	—	—	—	—
1828 . . .	5,4	5,4	+ 54	—	—
1829 . . .	5,3	5,2	+ 86	—	—
1830 . . .	5,2	5,4	— 163	—	—
1831 . . .	5,1	5,4	— 312	—	—
1832 . . .	4,9	5,2	— 334	—	—
1833 . . .	5,5	5,6	— 59	—	—
1834 . . .	5,7	5,7	— 2	—	—
1835 . . .	5,5	5,6	— 122	—	—
1836 . . .	5,5	5,7	— 180	—	—

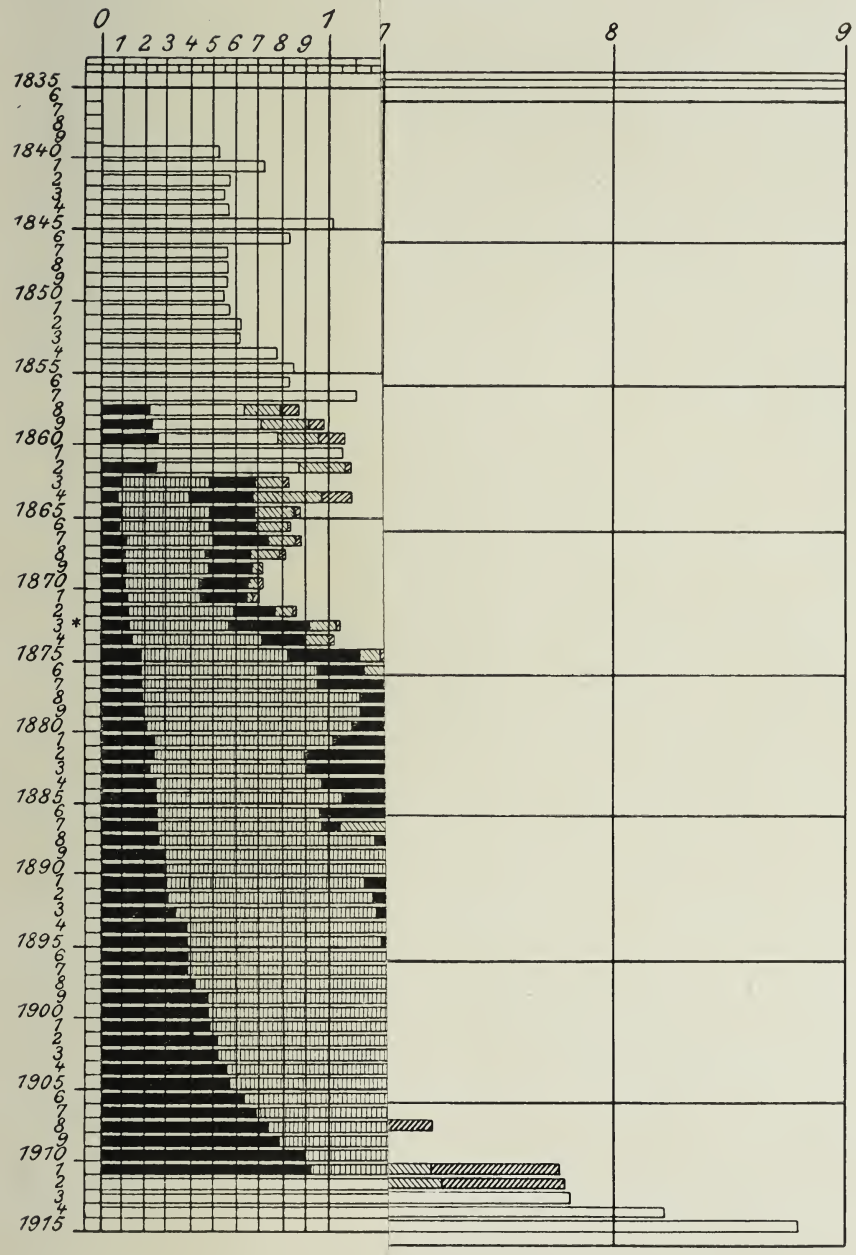
	Jährlicher ordentlicher Etat Staatshaushalt				Sektion f. Strom- und Hafenbau	Hafenausgaben
	Einnahmen in Millionen Mark	Ausgaben in Millionen Mark	— Unterbilanz + Überschuß	in 1000 Mark	Gesamtausgaben ordentlicher Etat Mark	in Proz. z. d. Staatsausgaben
1837 . . .	5,5	5,6	—	87	—	—
1838 . . .	5,6	5,7	—	110	—	—
1839 . . .	5,8	5,9	—	100	—	—
1840 . . .	6,1	6,3	—	222	531 600	8,4 %
1841 . . .	6,5	6,5	—	10	726 000	11,2 „
1842 . . .	6,8	7,0	—	200	583 200	8,3 „
1843 . . .	6,8	6,2	+	617	495 000	6,1 „
1844 . . .	6,9	6,7	+	191	567 000	8,5 „
1845 . . .	7,0	7,2	—	203	1 025 400	14,2 „
1846 . . .	6,8	7,3	—	553	830 520	11,4 „
1847 . . .	7,4	7,5	—	126	564 200	7,5 „
1848 . . .	7,3	7,4	—	46	563 500	7,8 „
1849 . . .	9,8	9,7	+	144	564 500	5,8 „
1850 . . .	9,6	9,2	+	418	548 400	5,7 „
1851 . . .	7,8	7,1	+	150	578 600	8,1 „
1852 . . .	10,4	11,9	+	1 696	621 000	5,1 „
1853 . . .	8,5	9,9	—	470	602 150	6,0 „
1854 . . .	9,6	8,7	+	1 376	770 600	8,9 „
1855 . . .	9,4	9,4	+	38	855 900	9,0 „
1856 . . .	10,9	9,0	+	984	829 240	9,2 „
1857 . . .	10,7	9,4	+	1 339	1 100 000	11,6 „
1858 . . .	9,3	8,9	+	400	862 505	9,7 „
1859 . . .	9,8	9,4	+	367	975 791	9,9 „
1860 . . .	13,1	12,1	+	1 055	1 058 082	9,0 „
1861 . . .	13,6	12,6	+	1 043	1 048 662	8,4 „
1862 . . .	13,5	12,3	+	1 260	1 082 054	9,0 „
1863 . . .	13,6	12,2	+	1 326	826 900	6,8 „
1864 . . .	14,1	12,5	+	1 541	1 083 654	8,7 „
1865 . . .	13,9	12,5	+	1 473	879 836	7,0 „
1866 . . .	15,1	13,0	+	2 143	835 600	6,4 „
1867 . . .	15,0	13,6	+	1 430	882 800	6,5 „
1868 . . .	15,6	15,3	+	410	801 414	5,2 „
1869 . . .	15,4	15,5	—	46	715 828	4,6 „
1870 . . .	16,0	16,0	—	12	713 575	4,4 „
1871 . . .	17,3	17,2	+	149	690 635	4,0 „

	Jährlicher ordentlicher Etat Staatshaushalt			Sektion f. Strom- und Hafenbau	Hafenausgaben
	Einnahmen in Millionen Mark	Ausgaben in Millionen Mark	— Unterbilanz + Überschuß in 1000 Mark	Gesamtausgaben ordentlicher Etat Mark	in Proz. z. d. Staatsausgaben
1872 . . .	21,0	18,1	+ 3 225	883 254	4,3 %
1873 . . .	23,4	20,7	+ 2 725	1 039 700	5,0 „
1874[1]) . .	23,9	22,2	+ 1 087	1 011 391	4,5 „
1875 . . .	25,4	23,6	+ 1 854	1 241 194	5,6 „
1876 . . .	25,9	25,8	+ 85	1 338 639	5,2 „
1877 . . .	28,8	27,1	— 287	1 518 075	5,3 „
1878 . . .	27,5	28,0	— 535	1 749 446	6,3 „
1879 . . .	27,9	30,1	— 2 226	1 749 716	5,8 „
1880 . . .	29,9	30,6	— 615	1 760 282	5,8 „
1881 . . .	34,0	32,6	+ 1 231	1 784 273	5,4 „
1882 . . .	34,8	33,3	+ 1 501	1 578 553	4,7 „
1883 . . .	36,7	34,3	+ 2 423	1 447 037	4,2 „
1884 . . .	37,2	35,0	+ 2 204	1 757 271	5,0 „
1885 . . .	38,3	36,2	+ 2 160	1 687 256	4,6 „
1886 . . .	39,6	38,0	+ 1 668	1 741 401	4,5 „
1887 . . .	41,7	39,6	+ 2 179	1 678 988	4,2 „
1888 . . .	44,9	43,3	+ 1 641	1 952 384	4,5 „
1889 . . .	54,3	48,4	+ 5 844	2 102 026	4,3 „
1890 . . .	58,4	51,6	+ 6 763	2 633 933	5,1 „
1891 . . .	60,0	57,2	+ 2 846	2 642 007	4,6 „
1892 . . .	62,3	68,1	— 6 206[2])	2 943 146	4,3 „
1893 . . .	66,7	69,3	— 2 672	3 601 173	5,2 „
1894 . . .	70,5	69,4	+ 1 035	3 215 833	4,2 „
1895 . . .	73,2	72,2	+ 1 051	2 951 038	4,0 „
1896 . . .	75,1	73,4	+ 1 718	3 031 512	4,1 „
1897 . . .	76,8	78,7	— 1 878	3 507 486	4,4 „
1898 . . .	81,9	80,9	+ 965	3 571 798	4,4 „
1899 . . .	86,1	89,8	— 3 730	3 438 682	3,8 „
1900 . . .	95,0	94,5	+ 481	3 718 460	3,9 „
1901 . . .	96,8	99,1	— 2 322	3 754 250	3,7 „
1902 . . .	100,3	100,6	— 257	3 801 043	3,7 „
1903 . . .	109,0	103,7	+ 5 360	4 308 349	4,2 „
1904 . . .	108,6	104,8	+ 3 765	4 279 591	4,1 „

[1]) Bis 1874 von M. Courant in Reichsmark 1,20 : 1 umgerechnet; das Budget wird von der Budgetkommission entworfen, von der Revisionskommission revidiert und von Senat und Bürgerschaft genehmigt. Bis 1841 sind diese Angaben aus Lohmann, Raths- u. Bürg., nach 1841 sind sie den jährlichen gedruckten Haushaltsabrechnungen entnommen worden.

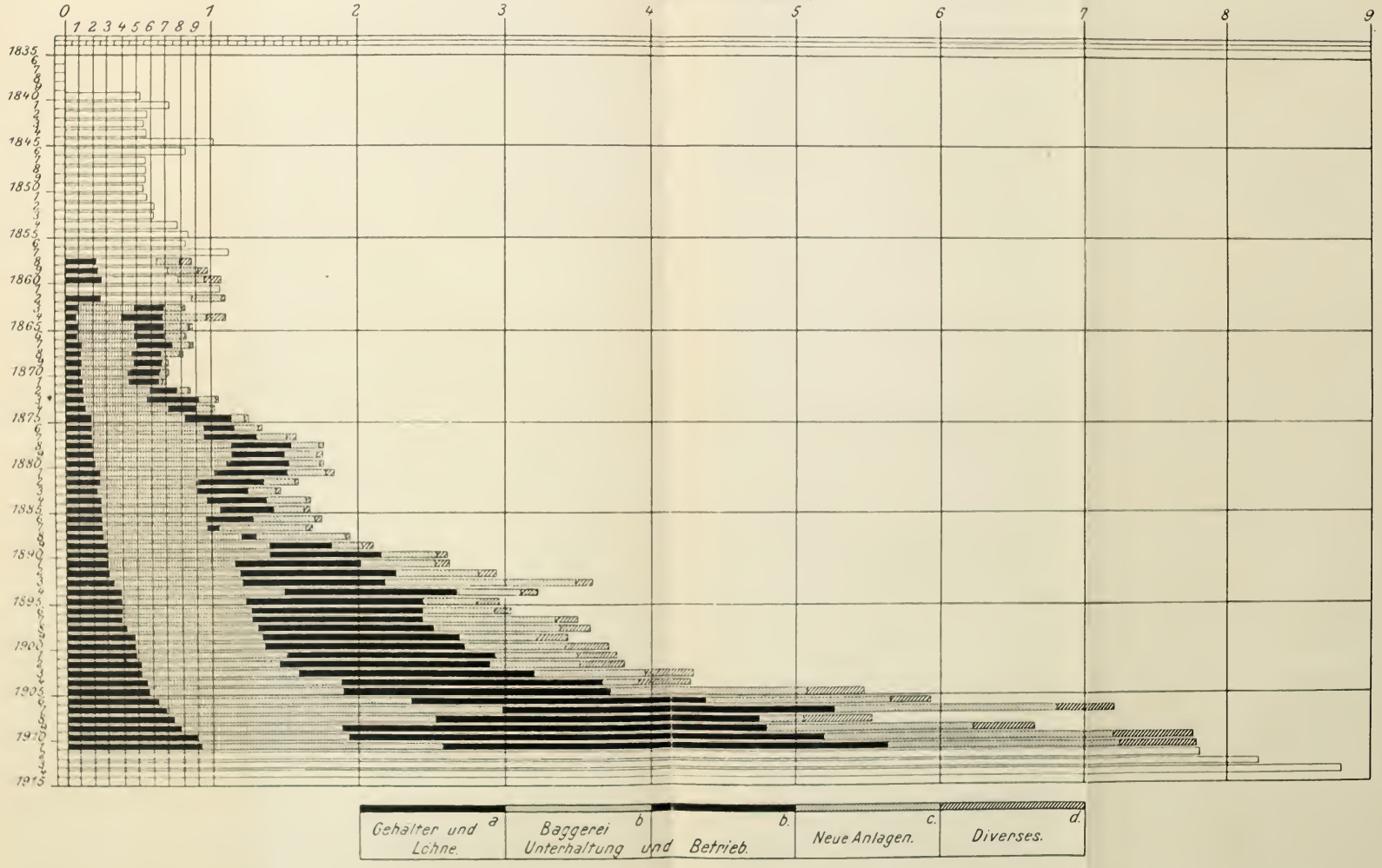
[2]) Cholera-Jahr, höheres Defizit.

ORDEAU HAMBURG.



ORDENTLICHER ETAT DER SECTION FÜR STROM- UND HAFENBAU HAMBURG.

in Millionen Mark.



	Jährlicher ordentlicher Etat Staatshaushalt			Sektion f. Strom- und Hafenbau	Hafen ausgaben
	Einnahmen in Millionen Mark	Ausgaben in Millionen Mark	— Unterbilanz + Überschuß in 1000 Mark	Gesamtausgaben ordentlicher Etat Mark	in Proz. z. d. Staats-ausgaben
1905 . . .	120,0	109,5	+ 10 486	5 400 626	5,0 %
1906 . . .	119,5	121,7	— 2 191	5 937 458	5,0 „
1907 . . .	133,1	128,8	+ 4 310	7 200 237	5,5 „
1908 . . .	138,9	135,4	+ 3 505	5 540 225	4,0 „
1909 . . .	144,8	144,7	+ 35	6 883 454	4,7 „
1910 . . .	155,4	153,2	+ 2 218	7 668 571	5,0 „
1911 . . .	163,7	167,8	— 4 075	7 685 273	4,5 „
1912 . . .	176,1	176,8	— 675	8 841 866	5,0 „
1913 . . .		170,7 [1])		8 205 911 [1])	5,8 „
1914 . . .		193,1 [1])		8 815 532 [1])	4,5 „

Ordentlicher Etat.

Tatsächliche Einnahmen und Ausgaben betreffend Handel, Schiffahrt und Hafenbau.

	Einnahmen		1910 [2])	1911 [3])
1. Petroleumhafen			163 076	163 099
2. Kaianlagen				
öffentliche Kaimiete . . .	2 623 324			
Verpachtungen im Freihafen	2 235 071			
„ „ Osthafen	83 421			
Gebühren für Benutzung der Anschlußgleise	219 086			
Verschiedenes	59 738		5 220 541	5 868 017
3. Holzhafenmiete			28 143	28 580
4. Freihafen-Lagerhaus-Gesellschaft . .			922 544	921 979
5. Anmeldungsgebühren			501 305	576 736
6. Tonnengeld (12 Pfg. pro cbm, seit 1913: 13 Pfg.)			3 613 021	3 803 447
7. Löschabgabe			1 047 064	1 674 483
8. Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe (Lotsendienst, Leuchtfeuer u. s. w.			2 259 560	1 922 712
9. Behörde für Auswandererwesen . .			101 619	83 705
10. Sektion für Strom- und Hafenbau (Gebühren)			433 319	440 000
		insgesamt	14 290 197	15 319 358

[1]) Nur vom Budget entnommen.

[2]) Flügel S. 218.

[3]) Aus der Staatshaushaltsabrechnung von 1911.

Ausgaben		
1. Deputation für Handel, Schiffahrt und Gewerbe	3 760 073	6 134 311
2. Sektion für Strom- und Hafenbau . .	7 568 570	7 685 274
3. Behörde für das Auswandererwesen .	58 486	60 000
Gesamte Ausgaben	11 387 130	13 879 585
Überschuß . . .	2 903 067	1 439 773
Wie oben . . .	14 290 197	15 319 358

Verhältnis der Hafenbauausgaben im Verhältnis zu den Ausgaben des gesamten Staates.

Aus dem Verhältnis des Strom- und Hafenbauetats zu den gesamten Ausgaben ersehen wir, daß Hamburg nur höchstens 12 Prozent und in den letzten Jahren nur 3 bis 4 Prozent seines ganzen Budgets für den Hafen verwendet hat. Da Hamburgs Wohlfahrt völlig vom Hafen abhängt, ist dieses Verhältnis erstaunlich. Dabei ist aber nicht zu vergessen, daß die Zinsen, die für die angeliehenen Baugelder bezahlt werden, in diesen Ziffern nicht mit einbegriffen sind und sehr schwer, wenn überhaupt, zu ermitteln sind.

Hieraus schließend, werfen wir die Frage auf, wie sich die ordentlichen Hafenausgaben zu den ordentlichen Einnahmen aus der Hafenanlage verhalten. Man vergleiche darüber die Tabelle S. 104.

Die Staatshaushaltsabrechnungen der Jahre 1910 und 1911 vergegenwärtigen uns, daß die laufenden Einnahmen aus dem Hafenbetrieb die Unterhaltungskosten und sogar für etwa eine Million Mark alljährliche laufende Neuanschaffungen nicht nur decken, sondern beträchtlich übersteigen. Abgesehen von der oben erwähnten Verzinsung der auf dem Anleihewege gedeckten Kapitalanlage wäre der Hamburger Hafen an sich ein gutes Geschäft. Gerade hier liegt aber der Haken für den Privathafenbetrieb. Wenn der Hamburger Hafen als Privatunternehmung dastände, müßte man mehr Einkommen haben, um das Anlagekapital zu verzinsen und außerdem Dividende an die Aktionäre zu verteilen. Als Staatsbetrieb braucht der Staat die Verzinsung des Anlagekapitals nicht direkt aus dem Hafenbetrieb selbst, sondern indirekt aus dem größeren Wohlstand des Staates, aus erhöhtem Grundwert, Einkommen, Geschäftspapieren, Stempel und dergleichen mehr zu ziehen. So lange Hamburg groß und reich wird durch den Hafen unter staatlicher Verwaltung und sogar in seinem Betrieb Überschüsse erzielt, ist er direkt und indirekt ein großer finanzieller und volkswirtschaftlicher Erfolg. Auch wenn der Staat noch Betriebszuschuß bezahlen müßte, verdiente der Hamburger Hafen als conditio zu Hamburgs Wohlstand denselben Titel: er wäre dann ein Erfolg für den Staat, aber nicht für eine Privatunternehmung. — Hieraus ergeben sich folgende Sätze:

Direkter und indirekter finanzieller Erfolg des Hafens.

I. Da der Hafen jetzt schon einen wirklichen Überschuß über die Betriebskosten liefert, hat der Staat Bewegungsfreiheit, den Vorteil des Hamburger Hafens anderen Welthäfen gegenüber zu behaupten, nicht nur durch verbesserte Anlagen, sondern auch durch das eventuelle Herabsetzen der Gebühren. Das ist ein gewaltiges Kampfmittel.

II. Ersehen wir aus dem ganzen heutigen Stand des Hafenbetriebs an sich und im Staatshaushalt, daß Privatunternehmer, die auf direkte Vorteile angewiesen wären, nicht hätten existieren können oder die Gebühren zum Vorteil Bremens, Rotterdams und Antwerpens hätten erhöhen müssen. Wir kommen daher immer wieder auf die Ausgangspunkte von 1845 und 1858 zurück, und müssen stets von neuem konstatieren, daß Hamburg von vornherein den richtigen Weg eingeschlagen hat, einen modernen, wissenschaftlich vollkommenen Hafen unter staatlicher Verwaltung und als Eigentum des Staates zu bauen und zu verwalten, dies aber mit Rücksicht auf die Bedürfnisse, Freiheiten und Interessen der einzelnen Bürger zu verbinden.

Hafenbau-Chronologie

1837—1914.

Mit Ausgaben und Zuwachs an Flächen, Kais und Dückdalben.

Diese Hafenbau-Tabelle wurde zusammengestellt aus den Akten der Senats- und Bürgerschaftsverhandlungen, aus den jährlichen Staatshaushaltsabrechnungen und der offiziellen Hafenstatistik vom 1. Januar 1910 und an Hand eines neuen Plans des Hafens. Trotz größter Sorgfalt wird aber eine absolute Genauigkeit wohl nicht erreicht worden sein. Die Angaben über die Budgets sowie über Flächen werden sicherlich den Tatsachen ziemlich genau entsprechen. Jedenfalls geht die Hauptsache, in großen Zügen die Entwicklung des Hafens zu zeigen, wohl klar daraus hervor.

Hafenbau-Chronologie 1837—1914.

Jahr	Art der Hafenbauausgaben	Ausgaben		Fläche		Kai	Dückdalben
		Budget	Anleihen	mit Tiefe für Seeschiffe	mit Tiefe für Flußschiffe	ausgerüstet für Seeschiffe	Seesch.
		Mark	Mark	ha	ha	m	m
	Zustand bis 1837: Niederhafen	—	—	8,0	—	—	
	„ „ „ Binnenhafen	—	—	—	5,4	—	660
	„ „ „ Oberhafen	—	—	—	6,7	—	
	„ „ „ Flete in der Stadt . . .	—	—	—	7,9	—	
Okt. 1837	Landungsbrücke, Abtragung Bastion St. Johannis, Ausbaggerung des Stadtgrabens (Anfang des späteren Sandtorhafens) . .	20 000	500 000	—	—	—	—
1840	Budget, Sektion für Strom- und Hafenbau .	531 600	—	—	—	—	—
	Nachbewilligung für 1837	—	200 000	—	—	—	—
1841	Budget	726 000	—	—	—	—	—
	Erweiterung des Oberhafens	—	25 000	—	—	—	—
1842	Budget	583 200	—	—	—	—	—
	Entwässerung des Hammerbrooks	—	225 000	—	—	—	—
	Dampfbagger II	495	90 000	—	—	—	—
1843	Budget	495 000	—	—	—	—	—
1844	Budget	567 000	—	—	—	—	—
1845	Budget	1 025 000	—	—	—	—	—
1846	Budget	830 520	—	—	—	—	—

1847	Budget	465 200	—	—	—	—	—
1848	Budget	563 500	—	—	—	—	—
1849	Budget	564 500	—	—	—	—	—
1850	Budget	548 400	—	—	—	—	—
1851	Budget	578 600	—	—	—	—	—
1852	Budget	621 000	—	—	—	—	—
	Erweiterung des Sandtorhafens, Wegräumung des Hölzern Wambs, gedeckt durch Verkauf des Stahlhofs in London	—	600 000	3,7	—	—	—
1853	Budget	602 150	—	—	—	—	—
	von 1840 bis 1853 zusammen	8 820 670	1 640 000	11,7	20,0	—	660
1854	Budget	770 600	—	—	—	—	—
	Erweiterung des Güterschuppens auf dem Grasbrook	—	3 100	—	—	—	—
1855	Budget	855 900	—	—	—	—	—
1856	Budget	829 240	—	—	—	—	—
	Zollausländischer Niederhafen erweitert	—	—	1,2	—	—	500
1857	Budget	1 100 000	—	—	—	—	—
	Ankauf Elbinsel Waltershof (416 300 M. Bco.)	—	624 450	—	—	—	—
27. Aug.	Cuxhafen erweitert	—	1 500 000	—	—	—	—
	Dampfbagger	—	135 000	—	—	—	—
1858	Budget	862 500	—	—	—	—	—
1859	Budget	975 800	—	—	—	—	—

Jahr	Art der Hafenbauausgaben	Ausgaben		Fläche		Kai	Dückdalben
		Budget	Anleihen	mit Tiefe für Seeschiffe	mit Tiefe für Flußschiffe	ausgerüstet für Seeschiffe	Seesch.
		Mark	Mark	ha	ha	m	m
1860	Budget	1 058 082	—	—	—	—	—
1861	Budget	1 048 662	—	—	—	—	—
1862	Budget	1 082 050	—	—	—	—	—
	Dampfbagger und 12 Schuten	—	—	—	—	—	—
	Landungsbrücke St. Pauli, 3 Pontons (35 000 Mark Crt. Budget?)	—	32 000	—	—	—	—
	Landungsbrücke Moorburg	—	7 000	—	—	—	—
1. Nov.	Sandtorhafen genehmigt	—	2 739 000	—	—	—	—
1863	Budget	826 900	—	—	—	—	—
	Zweite Hammerbrook-Entwässerung	—	420 000	—	—	—	—
	von 1853 bis 1863 zusammen	9 412 824	56 664 500	1,2	—	—	500
1864	Budget	1 083 654	—	—	—	—	—
1865	Budget	880 000	—	—	—	—	—
1866	Budget	835 600	—	—	—	—	—
	Sandtorhafen eröffnet	—	—	9,7	—	—	—
	Sandtorkai eröffnet (Schuppen 0—7)	—	—	—	—	1 045	—
	Lotsenkreuzer	—	70 000	—	—	—	—
1867	Budget	882 800	—	—	—	—	—
1868	Budget	801 414	—	—	—	—	—

	Köhlbrandvertrag (Köhlbrandverbesserung) . .	—	630 000	—	—	—	—
1869	Budget	715 828	—	—	—	—	—
	Grasbrookhafen erweitert. S. W. Fläche vertieft	—	182 500	—	—	—	—
	Petroleumschiffe nach dem Südelbeufer . . .	—	26 000	—	—	—	—
1870	Budget	715 575	—	—	—	—	—
6. Juni	Kaiserkai bewilligt	—	1 890 000	—	—	—	—
	Kaiserkai, 40 t-Kran, 5 Schuppen und andere Einrichtungen	—	720 000	—	—	—	—
1871	Budget	690 365	—	—	—	—	—
1872	Budget	883 254	—	—	—	—	—
	Grasbrookhafen eröffnet	—	—	8,0	—	—	—
	Kaiserkai eröffnet	—	—	—	—	890	—
	Kaiserhöft eröffnet	—	—	—	—	335	—
	Dalmannkai eröffnet	—	—	—	—	700	—
3. Juli 29. Dez. 1871	Sandtorkai 5 t-Kran bewilligt Strandhafen—Magdeburger Hafen, Kai-Anlagen bewilligt 2 Baggermaschinen						
1872	Schiffbauerhafen eröffnet	—	—	1,2	—	—	370
1873	Budget	1 039 700	—	—	—	—	—
29. Dez.	Steinwärder-Regulierung	—	560 000	—	17,8	—	—
	Sandtorkai 100-Ztr.-Kran	—	240 000	—	—	—	—

Jahr	Art der Hafenbauausgaben	Ausgaben		Fläche		Kai	Dückdalben
		Budget	Anleihen	mit Tiefe für Seeschiffe	mit Tiefe für Flußschiffe	ausgerüstet für Seeschiffe	Seesch.
		Mark	Mark	ha	ha	m	m
	Baggereinachbewilligung (145 000 M. Budg.) Reiherstieg aptiert für Seeschiffe bis zur nördDrehbrücke	—	—	12,8	6,7	345	—
	von 1863 bis 1873 zusammen	8 528 290	9 078 500	31,7	24,5	3 805	370
1874	Budget	1 011 391	—	—	—	—	—
1875	Budget	1 241 194	—	—	—	—	—
2. Aug.	Dalmann (Wasserbaudirektor) †						
1876	Budget	1 338 639					
	Petroleumhafen eröffnet	—	2 000 000	4,2	—	—	1 250
Juni	Petroleumhafen-Erweiterung bewilligt . . .	—					
1877	Budget	1 518 075	—	—	—	—	—
	Hübenerkai eröffnet. Schuppen Nr. 16, 17 und 18						
1878	Budget	1 769 446	—	—	—	—	—
1879	Budget	1 749 716	—	—	—	—	—
	Strandhafen eröffnet		—	3,4	—	530	1 220
	Strandkai eröffnet. Schuppen Nr. 19, 20 und 21	—	772 000	—	—	—	—
	4. Lotsenkreuzer	—	50 000	—	—	—	—

1880	Budget	—	—	—	—	—	—
	Brooktorhafen	—	?	2,9	—	—	—
	Ericusgraben	—	?	1,6	—	—	—
1881	Budget	—	—	—	—	—	—
	Magdeburger Hafen	—	—	1,5	1,7	315	—
25. Mai	Zollanschlußvertrag mit dem Deutschen Reich						
1882	Budget	1 578 553	—	—	—	—	—
1883	Budget	1 447 037	—	—	—	—	—
	von 1873 bis 1883 zusammen	15 199 005	2 822 000	9,1	6,2	—	2 470
1883	Zollanschluß angefangen	—	106 000 000	—	—	—	—
1884	Budget	1 528 103	—	—	—	—	—
1883 bis 1888	Bakenhafen	—	—	—	4,1	—	—
	Oberländer Zollhafen (rechtes Ufer)	—	—	—	3,8	—	—
	Saalehafen (Hallesches Ufer)	—	—	—	11,2	—	—
	„ (Dessauer Ufer)	—					
	Oberhafen	—					
	Zollkanal	—	—	—	3,9	—	—
	Oberhafenkanal	—	—	—	22,7	—	—
1885	Budget	1 687 256	—	—	—	—	—
?	Zollinländischer Niederhafen	—	—	—	—	1 210	—
?	Billwärder Konkave, Holzhafen	—	—	—	96,6	—	—

Nicht im Zollanschluß-Kostenanschlag vorgesehen worden.

Jahr	Art der Hafenbauausgaben	Ausgaben		Fläche		Kai	Dückdalben
		Budget	Anleihen	mit Tiefe für Seeschiffe	mit Tiefe für Flußschiffe	ausgerüstet für Seeschiffe	Seesch.
		Mark	Mark	ha	ha	m	m
1885	Sülze-Ericus-Terrain zum Freihafen hinzugezogen	—	916 000	—	—	—	—
	Petroleumhafen erweitert	—	860 000	4,0	2,9	—	—
	Segelschiffhafen Kaimauer statt Spundwände	—	2 200 000	—	—	—	—
	Segelschiffhafen Verlängerung um 370 m und Vertiefung	—	2 185 000	—	—	—	—
	Kl. Veddel: 2 Kanäle als Löschplatz für Baggerschuten	—	550 000	—	—	—	—
	Kl. Veddel, Marktkanal	—	—	—	3,4	—	—
	Kl. Veddel, Peuter-Kanal	—	—	—	5,5	—	—
	Billwärder Konkave um 3 Holzhafen vergrößert.						
1886	Budget	1 741 401	—	—	—	—	—
1887	Moldauhafen fertig	—	—	—	26,5	—	—
	Dresdner Ufer fertig.						
	Melniker Ufer fertig.						
	Prager Ufer fertig.						
	Bakenhafen fertig	—	—	17,8	—	—	—
	Versmannkai fertig; Fruchtschuppen Nr. 22, 23, 24, 25	—	—	—	—	1 365	—

	Petersenkai.						
1887	Budget	1 679 000	—	—	—	—	—
84a							
1888	Budget	2 102 026	—	—	—	—	—
	Segelschiffhafen fertig	—	—	34,6	—	—	3 900
	Amerikakai fertig, 2 Schuppen Nr. 38, 39	—	—	—	—	1 495	—
	Magdeburger Hafen-Sammelschuppen						
	Fletzug von Umfahrt bis Brooktorhafen . .	—	—	—	7,0	—	—
15. Okt.	Zollanschluß vollzogen.						
1889	Budget	2 633 933	—	—	—	—	—
20. März	Amerikakai Schuppen Nr. 40 mit Gleis (an die H. A. P. A. G. für jährlich 67 500 Mk. verpachtet)	—	550 000	—	—	—	—
1890	Budget	2 642 007	—	—	—	—	—
	Spreehafen fertig (halb so groß wie 1910)	—	—	—	28,2	—	—
9./18. Juni	Weiterer Veddel-Einschnitt beschlossen, Hansa- und India-Häfen	—	6 818 500	—	—	—	—
1890	Petroleumschuppen verlegt	—	73 000	—	—	—	—
	Warwischer Bucht ausgebaut	—	60 000	—	—	—	—
	Segelschiffhafen.						
	Segelschiffkai fertig	—	—	—	—	235	—
	Asiakai fertig, Schuppen Nr. 34, 35, 36, 37	—	—	—	—	1 200	—
	Billhafen fertig	—	—	—	1,4	—	—
	Deichhafen fertig	—	—	—	1,4	—	—

Jahr	Art der Hafenbauausgaben	Ausgaben		Fläche		Kai	Dückdalben
		Budget	Anleihen	mit Tiefe für Seeschiffe	mit Tiefe für Flußschiffe	ausgerüstet für Seeschiffe	Seesch.
		Mark	Mark	ha	ha	m	m
1891	Budget	2 642 000	—	—	—	—	—
	Bakenhafen Dückdalben-Reihe	—	51 000	—	—	—	—
	Bürogebäude der Sektion für Strom- und Hafenbau, Erweiterung	—	70 000	—	—	—	—
	Kirchenpauerhafen fertig	—	—	8,5	—	—	—
	Kirchenpauerkai fertig, Schuppen Nr. 30, 31, 32	—	—	—	—	1 604	—
	Petersenkai (Bakenhafen Südseite) Nr. 26, 27, 28, 29	—	—	—	—	1 240	—
1892	Budget	2 943 146	—	—	—	—	—
	St. Annen-Terrain dem Freihafen einverleibt, Hansa- und Indiahafen vertieft	—	640 000	—	—	—	—
	Speisehallen Petersenkai und Krahnhöft in Betrieb genommen.						
	Brand des Staatsspeichers Sandtorkai.						
1893	Budget	3 601 173	—	—	—	—	—
	Hansahafen fertig (Herbst 1893)	—	—	36,5	—	—	3 500
	O'Swaldkai fertig	—	—	—	—	1 620	—
	Indiahafen fertig (März 1894)	—	—	13,7	—	—	630
	Australiakai	—	—	—	—	655	—

	Indiakai	—	—	—	—	120	—
	Afrikakai	—	—	—	—	955	—
	Amerikakai 2 neue Schuppen, Gleise usw. 41—42	—	2 119 000	—	—	—	—
	Vier neue Speicher Lagerhausgesellschaft. Speisehalle Krahnhöft fertig.						
	von 1883 bis 1893 zusammen	23 200 052	133 632 500	115,1	218,6	18 620	10 900
1894	Budget	3 215 833	—	—	—	—	—
	Park Pagensand, Finkenwärder, Fahrwasserregulierung (18. Juni 1890/17. Jan. 1894)	—	3 171 000	—	—	—	—
	Schutenhafen und Köhlfletregulierung (nachher Kohlenschiffhafen)	—	5 100 000	—	—	—	—
24. Juni/3. Juli	Werfthafen Blohm & Voß bewilligt	—	890 000	5,0	—	—	—
1895	Budget	2 951 038	—	—	—	—	—
1896	Budget	3 031 512	—	—	—	—	—
	Magdeburger Kai Fruchtschuppen A bewilligt	—	5 728 000	—	—	—	—
	Amerikakai 3 Schuppen 40, 41, 42 bewilligt	—					
	O'Swaldkai 3 Schuppen 43, 44, 45 bewilligt	—					
	Versmannkai Fruchtschuppen B bewilligt	—					
	Hübenerkai Schuppen 16 bewilligt	—					
1897	Budget	3 507 486	—	—	—	—	—

Jahr	Art der Hafenbauausgaben	Ausgaben		Fläche		Kai	Dückdalben
		Budget	Anleihen	mit Tiefe für Seeschiffe	mit Tiefe für Flußschiffe	ausgerüstet für Seeschiffe	Seesch.
		Mark	Mark	ha	ha	m	m
11./23. Juni	Kuhwärder 1 See- und 1 Flußschiffhafen B und D bewilligt	—	11 159 000	—	—	—	—
	Kuhwärder Schutenhafen vergrößert	—	450 000	5,0	—	—	—
	Versmannkai Schuppen B	—	850 000	—	—	—	—
	Magdeburger Hafen Ausfuhrschuppen	—	550 000	—	—	—	—
	Indiahafen 12 Dückdalben	—	52 000	—	—	—	—
	Diensträume für Hafenlotsen	—	5 600	—	—	—	—
1898	Budget	3 571 798	—	—	—	—	—
	Magdeburger Hafen Fruchtschuppen C und Dückdalben	—	556 500	—	—	—	—
	Hansahöft Dückdalben	—	29 400	—	—	—	—
5. Febr. / 16. Sept. / 28. Dez.	Kuhwärderhafen, Hafen C für H. A. P. A. G. Pacht 3½ % (Kr. Wm. Hn.), 4 Leuchttürme	—	246 000	—	—	—	—
1899	Budget	3 438 662	—	—	—	—	—
	Kaimauer für Werft Blohm & Voß, 255 000 Mark aus Kuhwärder-Baugeldern.						
	Freihafen-Lagerhausgesellschaft Kraftanlage 1 800 000 Mk., aus Baugeldern von 1883/88 entnommen und an F.-L.-G. z. Selbstkosten verpachtet.						

	Segelschiffkai Schuppen 48 (40×216 m) fertig.							
	O'Swaldkai Schuppen 43, 44 (40×216 m) fertig.							
	Hansahöft Schuppen fertig (30×225 m).							
1900	Budget	3 718 416	—	—	—	—	—	
	Kuhwärder-Flußschiffhafen E bewilligt . . .	—	11 574 000	—	—	—	—	
	(die Häfen B, C, D, E: 43 328 000 Mark).							
1901	Budget	3 754 254	—	—	—	—	—	
	O'Swaldkai Schuppen 45 fertig.							
1902	Budget	3 801 043	—	5,7	—	—	—	
	Werfthafen Blohm & Voß fertig mit Vorhafen	—	—	5,6	—	—	—	
	Kuhwärderhafen		—	20,5	—	1 110	—	
	Steinwärder-Ufer fertig 15. Okt. 1902.							
	Mittel-Ufer fertig 15. Okt. 1902	—	—	23,6	—	475	1 050	
	Grevenhof-Ufer fertig 15. Okt. 1902 . .	—	—	—	—	365	—	
	Hansahafen ausgetieft (bewilligt, 1909 fertig)	—						
	Flußschiffhafen E vergrößert (bewilligt, 1909 fertig)	—						
	Veddelkanal bewilligt (1909 fertig)	—	3 445 000	—	—	—	—	
	Bremer Ufer, Kaimauer bewilligt (1909 fertig)	—						
	Kranhöft 30 t-Kran bewilligt (1909 fertig) .	—						
1903	Budget	4 308 349	—	—	—	—	—	

Jahr	Art der Hafenbauausgaben	Ausgaben		Fläche		Kai	Dückdalben
		Budget	Anleihen	mit Tiefe für Seeschiffe	mit Tiefe für Flußschiffe	ausgerüstet für Seeschiffe	Seesch.
		Mark	Mark	ha	ha	m	m
	Kaiser-Wilhelm-Hafen						
	Augusta-Viktoria-Kai Schuppen 71, 72, 73 fertig	—	—	—	—	1 090	1 400
	Kronprinzkai Schuppen 74, 75, fertig	—	—	23,3	—	915	
	Reiherkai fertig	—	—	—	—	180	
	Kaiser-Wilhelm-Höft fertig	—	—	—	—	200	—
	Ellerholzhafen						
	Mönckebergkai Schuppen 76 und 77 fertig	—	—	—	—	920	—
	Kohlenkai fertig	—	—	16,8	8,6	355	—
	Ellerholzhöft fertig	—	—	—	—	170	—
	Klütjenfelder Hafen (ink. Durchgang nach Ellerholzhafen) fertig	—	—	—	3,4	—	—
					5,8	—	—
	Kaffeehallen Mönckebergkai-Reiherdamm Ellerholzhöft fertig.						
	Befielung östlich Freihafengebiet neu bewilligt	—	2 240 000	—	—	—	—
	Austiefung der Norderelbe 2 100 000 Mk. auf Budget 5 Jahre verteilt, neu bewilligt . .	—	6 665 000	—	—	—	—
	Neue Wasserstraßen (Kanäle) für Oberländer, neu bewilligt	—	1 621 000	—	—	—	—

	Eisenbahnanschlüsse neu bewilligt	—	1 410 000	—	—	—	—
1903	Kohlenschiffhafen um 500 m verlängert, neu bewilligt	—	1 230 000	—	—	—	—
	von 1893 bis 1903 zusammen	37 298 391	77 668 300	105,5	50,3	6 145	4 385
1904	Budget	4 279 591	—	—	—	—	—
1905	Budget	5 400 626	—	—	—	—	—
	Kohlenschiffhafen Vergrößerung fertig . .	—	—	9,5	10,7	—	—
	Kirchenpauer-Hafen Dückdalben (Baggerung 144 000 Mk. Budget)	—	266 000	—	—	—	—
	Vulkanwerft-Hafen und -Terrain auf Domäne Roß 8. Sept./4. Okt. bewilligt	—	6 910 000	—	—	—	—
	Sprengstoff-Hafen Kl. Kattwick (Budget 43 900 Mark	—	76 000	—	—	—	—
	Veddel- und Kohlenschiffhafen 2 Kaffeehallen	—	36 000	—	—	—	—
	Reiherstieg zweite Drehbrücke	—	740 000	—	—	—	—
21. Juni	St. Pauli-Landungsbrücke	—	4 905 000	—	—	—	—
	" " " nachbewilligt . .	—	567 000	—	—	—	—
	Stichkanal verlegt und Erweiterung . . .	—	341 000	—	—	—	—
	Kehrwieder-Wandrahm-Insel, östlicher Teil hinzugezogen	—	6 691 800	—	—	—	—
1906	Budget	5 937 458	—	—	—	—	—
	Bremer Ufer (Moldauhafen 2 Schuppen 50 und 51 mit je 14 Kranen 2—3 t) fertig.						

Jahr	Art der Hafenbauausgaben	Ausgaben: Budget	Ausgaben: Anleihen	Fläche: mit Tiefe für Seeschiffe	Fläche: mit Tiefe für Flußschiffe	Kai: ausgerüstet für Seeschiffe	Dückdalben: Seesch.
		Mark	Mark	ha	ha	m	m
	Afrikakai 1 Schuppen (mit 14 Kranen 2—3 t) fertig.						
	Australiakai 2 Schuppen 52, ? (mit je 14 Kranen 2—3 t) fertig.						
	Johannisbollwerk für H. A. P. A. G. 1 Schuppen	—	257 000	—	—	—	—
	Lübecker Ufer Schuppen fertig.						
	O'Swaldkai 3 Schuppen fertig.						
1907	Budget	7 200 237	—	—	—	—	—
	Hallesches Ufer Schuppen 49 fertig (Saalehafen)						
	Grevenhof-Ufer Schuppen 70 (42 × 350 m) fertig (Steinwärderhafen)	—	—	—	—	655	—
1908	Budget	5 540 225	—	—	—	—	—
	Bauhafen eröffnet	—	—	—	5,5	--	—
	Hafen für die Vulkanwerft eröffnet . .	—	—	3,7	—	—	—
	Kai für die Vulkanwerft eröffnet . . .	—	—	—	—	655	—
	Mittelufer eröffnet						
	Roßhafen eröffnet, Roßdamm	—	—	13,9	—	125	—
	Roßkai	—	—	—	—	—	450

9./14. Okt.	Magdeburger Hafen, Schuppen, Kaimauer, 10 Krane, 3 Lifts	—	2 030 000	—	—	—	—
9. Jan.	Vertrag mit Preußen, Elbregulierung . . .	—	36 772 000	—	—	—	—
	Elbtunnel im Bau	—	10 722 000	—	—	—	—
	Prager Ufer (Moldauhafen) 1 Schuppen fertig.						
1909	Budget	6 883 454	—	—	—	—	—
	Grenzkanal eröffnet	—	—	7,0	2,6	—	750
	Zollhafen auf der Peute eröffnet . . .	—	—	—	16,7	—	—
	Spreehafen erweitert	—	—	—	20,0	—	—
			—	—	1,0	—	—
	Müggenburger Kanal eröffnet	—	—	—	15,0	—	—
	Leichterkanal	—	—	—	1,9	—	—
1910	Budget	7 668 571	—	—	—	—	—
14. März	Roß-, Neuhof-, Waltershof-Häfen bewilligt .	—	45 100 000	—	—	—	—
1911	Budget	7 685 273	—	—	—	—	—
	Motorbarkasse für Desinfektion	13 000	—	—	—	—	—
28. Juni/5. Juli	Billwärder Ausschlag-Terrainaufhöhung	—	2 897 100	—	—	—	—
	Cuxhaven-Erweiterung	—	8 800 000	—	—	—	—
1912	Budget	7 829 265	—	—	—	—	—
	Kai für Blohm & Voß zum Bau der „Vaterland"-Schiffe	—	684 000	—	—	450	—
24. Mai	Beddelausbau östl. vom Peuter-Kanal bewilligt	—	4 726 000	—	—	—	—

Jahr	Art der Hafenbauausgaben	Ausgaben		Fläche		Kai	Dückdalben
		Budget	Anleihen	mit Tiefe für Seeschiffe	mit Tiefe für Flußschiffe	ausgerüstet für Seeschiffe	Seesch.
		Mark	Mark	ha	ha	m	m
24. Mai 1913	Kaischuppen 53, 69, 54 bewilligt						
	Budget (Voranschlag)	8 205 911	—	—	—	—	—
	von 1904 bis 1913 zusammen	66 631 591	131 083 100	34,1	73,4	1 885	2 200
1913	Waltershof-Erweiterungen,[1]) fertig oder im Bau:						
	Neuer Kohlenschiffhafen	—	—	24,0	14,0	—	—
	Maakenwärder Hafen	—	—	—	24,0	—	—
	Waltershofer Hafen	—	—	39,0	—	—	—
	Parkhafen	—	—	30,0	—	—	—
	Peutehafen	—	—	—	20,0	—	—
	Neuer Petroleumhafen	—	—	14,0	—	—	—
	Jachthafen	—	—	—	6,0	—	—
	Rugenberger Hafen	—	—	—	20,0	—	—
	Roßhafen und Roßkanal erweitert . . .	—	—	—	10,0	—	—
	Ellerholzhafen	—	—	—	5,0	—	—
	Travehafen	—	—	—	22,0	—	—
	Rodewischhafen	—	—	—	4,0	—	—
		—	—	107,0	125,0	—	—

[1]) Flügel S. 128 stimmt mit meiner Berechnung ziemlich genau überein bis auf einen Additionsfehler 3b. — Diese Angaben sind nicht offiziell.

Rekapitulation.

Jahr — Art der Hafenbauausgaben	Ausgaben		Fläche		Kai	Dückdalben
	Budget	Anleihen	mit Tiefe für Seeschiffe	mit Tiefe für Flußschiffe	ausgerüstet für Seeschiffe	Seesch.
	Mark	Mark	ha	ha	m	m
Freier Elbstrom auf Landesgebiet	—	—	163,2	129,4	7 130	—
von 1837 bis 1853 inklusive	8 820 670	1 640 000	11,7	20,0	—	660
„ 1854 „ 1863 „	9 412 824	5 666 450	1,2	—	—	500
„ 1864 „ 1873 „	8 528 290	9 078 500	31,7	24,5	—	370
„ 1874 „ 1883 „	15 199 005	2 822 000	9,1	6,2	—	2 470
„ 1884 „ 1893 „	23 200 000	133 632 500	115,1	218,6	—	10 900
„ 1894 „ 1903 „	37 298 391	77 668 300	105,5	50,3	—	4 385
„ 1904 „ 1913 „	66 631 591	131 083 100	34,1	73,4	—	2 200
Nach der Hafenstatistik 1910	—	—	471,6	522,4	28 680	21 485
1914/15 im Bau und fertig Waltershof	—	—	107,0	125,0	?	?
zusammen	169 090 771	361 590 850	578,6	647,4	?	?

Literaturverzeichnis.

I. Quellen.

Heinrich Kühl: Hamburgische Rath- und Bürgerschlüsse von 1700 bis 1800 mit aufrichtigen, genauen, vollständigen Auszügen aller in den Raths-Propositionen sowohl als in den Beilagen enthaltenen Erläuterungen. Gebundene Handschriften von ca. 1815, in der Kommerz-Bibliothek, Hamburg.

Peter David Lohmann, Herausgeber: Hamburgische Raths- und Bürgerschlüsse von 1801—1815, idem von 1816—1825, idem von 1826 bis 1830, idem von 1821—1835, idem von 1836—1840. Gedruckt und verlegt von Johann August Meißner, eines Hochedelen und Hochweisen Raths Buchdrucker, Hamburg, 1828, 1828, 1831, 1836, 1841.

Dr. Friedrich Lorenz Hoffmann (Hrsg.): Rath- und Bürgerschlüsse vom Jahre 1841; Hamburg 1841 (gedruckt von Johann August Meißner, eines Hochedlen und Hochweisen Raths Buchdrucker).

Hamburgische Rath- und Bürgerschlüsse von 1842 bis 1860. Die einzelnen Anträge wurden bei Meißner gedruckt und am Ende jedes Jahres zusammen mit dem Budget und der Haushaltsabrechnung in einem Band gebunden.

Hamburgische Senats- und Bürgerschafts-Verhandlungen von 1861 bis 1913. Die einzelnen gedruckten Anträge werden jährlich zusammengebunden. Die benutzten Exemplare befinden sich in der Kommerz-Bibliothek Hamburg.

Denkschrift der Kommerz-Deputation, einem Hochedlen Rath übergeben den 26. März 1858. — „Die Hafenanlagen auf dem Grasbrook", als Manuskript gedruckt (im Text als „Denkschrift von 1858" angeführt). Antrag des Senats an die Bürgerschaft vom 3. Juli 1882 nebst Bericht der Senats-Kommission für die Vorbereitung des Zollanschlusses. (Bei Otto Meißner, Hamburg 1883.)

Bubendey (Geheimrat, Wasserbaudirektor in Hamburg): „Hafenstatistik", Hamburg, 1. Januar 1910. Herausgegeben von der Baudeputation, Sektion für Strom- und Hafenbau, gedruckt bei Karl Thomsen, Hamburg.

Baasch (Dr. Ernst, Bibliothekar der Kommerz-Bibliothek zu Hamburg, Herausgeber): „Hamburger Schifferbücher", Hamburg.

— „Quellen zur Geschichte von Hamburgs Handel und Schiffahrt im 17., 18. und 19. Jahrhundert." Hamburg.

II. Jahresberichte.

Jahresberichte des Vorstandes des Vereins Hamburger Reeder.

— der Hamburg-Amerika Linie,

— der Hamburg-Südamerika Linie,

— der Deutsch-Australischen Dampfschiffsgesellschaft,

— der Deutsch-Ostafrika-Linie,

— der deutschen Dampfschiffahrtsgesellschaft „Kosmos",
— der Vereinigten Elbschiffahrtsgesellschaft A.-G. zu Dresden,
— der deutschen Levante-Linie; erschienen zu Hamburg von Jahr zu Jahr.
Nauticus: Jahrbuch für Deutschlands Seeinteressen. Ausgabe für 1913.
Nirrnheim, Dr. Hans (Archivar in Hamburg): Das hamburgische Pfundzollbuch von 1369; Hamburg 1910.
Statistik: Entwicklung und Organisation der städtischen Polizei-Behörde in Hamburg; 1896.
Statistik des Hamburgischen Staats, zusammengestellt vom städtischen Bureau der Deputation für direkte Steuern, von 1867 bis zur Gegenwart: 26 Hefte.
Statistik: Hamburgs Handel und Schiffahrt. Herausgegeben vom Handelsstatistischen Amt. Hamburg (jährlich), Druck von Schröder & Jeve, 1914.
Statistik: Statistical abstract of the United States. Washington. D. C.
République Française, Annuaire Statistique.
Annual Reports of the Commissioner of Navigation; Washington, D. C.
Statistique de la Belgique, tableau général du commerce avec les pays étrangers pendant l'année 1913.
— République Française, Direction général des douanes. Tableau général du commerce et de la navigation.
— The foreign commerce and navigation of the United States for the year ending June 30., Washington, D. C.
Soetbeer, Dr. Adolf: Über Hamburgs Handel; Hamburg 1840, 1842, 1846. Jeder Band umfaßt drei Jahre. Statistik, sowie alle Handels-Verträge, Gesetze und dergleichen, sowie Aufsätze über Handelsfragen.

III. Bearbeitungen.

Aftalion, Le développement des principaux ports maritimes de l'Allemagne, in „Revue d'économie politique"; Paris 1901.
Aubert, Charles (Ing. des Arts et Manufactures): „Le développement du port de Nantes. Etat actuel et travaux projetés; in „Le Génie Civil" vom 29. Nov. 1913, Bd. LXIV, Nr. 5, S. 81.
Bubendey (Geheimrat, Wasserbaudirektor in Hamburg) und Lorenzen (Wasserbauinspektor): Der Hamburger Hafen und die Regulierung der Unterelbe; im „Illustrierten Export-Handbuch der Börsen-Halle, 1912—1914"; Hamburg 1912, Verlag Hamburg. Börsen-Halle, G. m. b. H.
Bubendey (J. F.) und Meyer (E. G., Maschinenbauinspektor, Hamburg): Mechanische Hafenausrüstung; in „Internationaler ständiger Verband der Schiffahrts-Kongresse". — XII. Int. Schiffahrts-Kongreß; Philadelphia 1912.
Bubendey (Geheimer Baurat, Professor): Der Hafen von New-York. Als Handschrift gedruckt; Hamburg 1913.
Die Braunschweiger G. N. C. Monats-Hefte. März-Heft 1914. Hamburg-Sondernummer, große Anzahl Sonderartikel.
Bache: Hamburg als Kolonialstaat.
Dr. Peter Stubmann: Seefahrt und Kultur.
Karl Möckeberg: Das werdende Groß-Hamburg.

F. Pleß: Über die Entwicklung der Seeversicherung.
Fr. Höger: Das Hamburger Burohaus.
J. D. Matthaei: Vom Hamburger Kaffeehandel.
E. von Monsterberg und Münkenau: Hamburgs Börse.
Prof. Ferd. Pfohl: Die Hamburger Oper.
Georg Fock: Die Reeder.

Baasch (Dr. Ernst, Bibliothekar der Kommerz-Bibliothek in Hamburg): Geschichte der Handelskammer zu Hamburg; Hamburg 1915.

— Beiträge zur Geschichte der Handelsbeziehungen zwischen Hamburg und Amerika; Hamburg 1892.

Barthold Dr. F. W. (Professor an der Universität Greifswald): Die Geschichte der Hansa; Magdeburg u. Leipzig 1909.

Bush Terminal Co.: How to Reduce Overhead Expense; Nov. 1912. New-York.

„Blohm & Voß Schiffswerft und Maschinenfabrik." Hamburg 1914. — Text- und Bilder-Sammlung, von der Firma Blohm & Voß herausgegeben.

Cambon, Victor: Les derniers progrès de l'Allemagne, Paris.

Clapp, Edwin J. (Dr. phil., Professor of political economy at the New-York University): The Port of Hamburg; New-Haven, Conn., 1909.

— Die Rheinschiffahrt; Berlin 1911.

Charles, J.: Hambourg et les exigences de la navigation moderne, outillage et trafic; Bruxelles o. f. (1905).

Coppins, A.: Hamburgs Bedeutung auf dem Gebiete der deutschen Kolonialpolitik; Berlin 1905.

Dussol, A.: Les grandes compagnies de navigation et les chantiers de constructions maritimes en Allemagne; Paris 1908.

Dietrich, A.: Deutschlands zukünftige Zoll- und Handelspolitik; Plauen 1914.

Ehrenberg: Hamburgs Handel und Schiffahrt vor 200 Jahren; Hamburg 1892.

Faulwasser, Julius (Archt.): Der große Brand und Wiederaufbau von Hamburg; Hamburg 1892.

Flügel, Heinrich (Dr. jur. et rer. pol.): Die deutschen Welthäfen Hamburg und Bremen; Jena 1914.

Gaedechens, C. F.: Historische Topographie der Freien und Hansastadt Hamburg von der Entstehung bis auf die Gegenwart; Hamburg 1880.

Goetz, Adalb.: 25 Jahre Hamburgische Schiffahrtspolitik; Hamburg 1911.

Guiffart, A. (Ing. des Ponts et Chaussées): Le Port de Havre; in „Le Génie Civil".

— Les agrandissements du port d'Anvers; in „Le Génie Civil"; 15. Jan. 1911, S. 266—269.

Grüttel, Else (Bearb.): Im Luftschiff über Hamburg, Lübeck, Schleswig-Holstein; Stuttgart 1913.

Die Hamburg-Amerika Linie.

Böhmert, Dr. Wilhelm (Direktor der N. D. L.): Die Hamburg-Amerika Linie und der Norddeutsche Lloyd; Berlin 1909.

Klewitz (H. Prehn von): Albert Ballin und die Hapag. Erschienen im Heft III Braunschweiger G. N. C.; März 1914.

Heiner: Die Hamburg-Amerika Linie im sechsten Jahrzehnt ihrer Entwicklung; Hamburg 1907.

Landauer: Geschichte der Hamburg-Amerika Linie, zum 50jährigen Jubiläum des Bestehens der Gesellschaft; Berlin 1907.

Menik, Josef: Die Hamburg-Amerika Linie, ein geschichtlicher Überblick von 1847 bis auf die Gegenwart; Darmstadt.

Halle, Dr. Ernst v. (Professor): Amerika, seine Bedeutung für die Weltwirtschaft und seine wirtschaftlichen Beziehungen zu Deutschland, besonders zu Hamburg; Hamburg 1905.

Hamburg in naturhistorischer und medizinischer Beziehung, den Mitgliedern und Teilnehmern der 49. Versammlung Deutscher Naturforscher und Ärzte als Festgabe gewidmet; Hamburg 1876.

Hedler, Dr. A.: Grundriß einer Hamburgischen Bürgerkunde, in Kollhoffs Grundriß; Hamburg 1912.

Helfferich, Dr. Karl: Deutschlands Volkswohlstand 1888—1913; Berlin 1914.

Hitzegrach, Heinrich: Die Kompagnie der merchants adventurers und die englische Gemeinde in Hamburg 1611—1835; Hamburg 1905.

Huret, Jules: De Hambourg aux Marches de Pologne; Paris 1911.

Jacobsen, Alfred: Les grands ports récents de l'Amérique du Sud; in „Le Génie Civil", vom 3. Mai 1913; Bd. LXIII, Nr. 1.

Kollhoff, Dr. W. (weiland Professor an der Oberrealschule vor dem Holstentore zu Hamburg), siehe Hedler, Dr. A.

Kießelbach, G. A.: Die wirtschaftliche Grundlage der deutschen Hansa und die Handelsstellung Hamburgs bis in die zweite Hälfte des 14. Jahrhunderts; Berlin 1907.

Kaemmerer, W. Antwerpen; in der „Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure", vom 11. Jan. 1913, S. 66.

Lusensky: Einführung in die deutsche Zoll- und Handelspolitik; Hannover 1913.

Lloyd-Zeitung.

Marketen, F.: Triest als Auswanderer-Hafen; Wien 1911.

Michon, Dr. G.: Les grandes compagnies de navigation anglaises; Paris 1913.

Möncheberg, Karl (H. S. Dr. Pastor zu St. Nikolai zu Hamburg): Geschichte der Freien und Hansa-Stadt Hamburg; Hamburg 1885.

Mönkmeier, W.: Die deutsche überseeische Auswanderung; Jena 1912.

Moltmann, Dr. jur. B. H.: Hamburgs Schiffahrt in alter und neuer Zeit; Hamburg.

Neumann, J.: Die deutsche Schiffsbauindustrie. Eine Darstellung der volkswirtschaftlichen und sozialen Bedeutung, ihre technische Entwicklung; Leipzig 1910.

Piper, P.: Altonas Hafen und Elbufer; in der Hamburgischen Monatsschrift (Norddeutsche Monatshefte), 1914, Heft 5, Seite 190—195.

Der Hafen von Rotterdam, kurze illustrierte Beschreibung. Amtliche Ausgabe; Rotterdam 1913.

Reklams Universum, Hamburg; Heft vom 23. Nov, 1911.

Rambach, Johann Jakob (Doktor der Medizin): Versuch einer physichmedizinischen Beschreibung von Hamburg; Hamburg 1801.

De Rous iers et Charles: Le Port de Hambourg; Revue de Questions Scientifiques, von Roussiers; Les grands ports de France; leur role économique; Paris 1909.

Samson, Heinrich (Lehrer in Hamburg): Entwicklungsgeschichte der Freien und Hansestadt Hamburg; Hamburg 1889.

Schmidt, M. G.: Geschichte des Welthandels; Leipzig 1906.
Schrader, Th.: Hamburg vor 200 Jahren; Hamburg 1892.
Sloman, R. M.: Die Entwicklung der Hamburger Reederei; im „Hamburger Korrespondent" vom 11. und 12. September 1890.
Stubmann, Dr. Peter: Hamburg, Rotterdam und Antwerpen im 19. und 20. Jahrhundert; Sonderdruck aus der „Marine-Rundschau"; Berlin, Juni 1912.
Thieß, K.: Deutsche Schiffahrt und Schiffahrtspolitik der Gegenwart; Leipzig 1907.
Thackara, A. M. (früherer amerikanischer General-Konsul in Berlin, jetzt in Paris): Railway Freight Rates, Inland, Waterways and Canals of Germany; Washington 1911.
„Vulkan": Denkschrift des „Vulkans", 50 Jahre Schiffbau, 1857—1907; O. O. (Leipzig) 1907.
Westphalen, Dr. N. A.: Versuch einer geordneten Zusammenstellung über sämtliche Hamburgische Staats-Verwaltungs-Behörden; Hamburg 1828.
— Kommentar zum Hamburgischen Stadtrecht von 1603; Hamburg 1837.
— Geschichte der Hauptgrundgesetze der Hamburgischen Verfassung; 2 Bände, Hamburg 1844.
— Geschichte des Entwurfs der Hamburgischen Kirchen-Ordnung von 1710; Hamburg 1846.
Wichmann, E. H.: Atlas zur Geschichte Hamburgs; 6. Auflage, Hamburg 1914.
Wiedenfeld, Dr. Kurt (Prof. an der Halle-Wittenberg-Universität): Hamburg als Welthafen; Dresden 1906.
— Die nordwesteuropäischen Welthäfen; Berlin 1903.
Wohlwill, Prof. Dr. Adolf: Neuere Geschichte der Freien und Hansestadt Hamburg, insbesondere von 1789—1815; Gotha 1914.
„Zeitschrift des Vereins Deutscher Ingenieure"; Jahrgänge 1910—14.
„Technik und Wissenschaft", herausgegeben vom „Verein Deutscher Ingenieure"; Berlin 1914 (Jahrgang).

Die nachfolgenden sechs Karten veranschaulichen den annähernden Zustand des Hamburger Hafens im Jahre 1849, im Jahre 1853 und darauf am Schlusse der Jahrzehnte 1863—1882, 1883—1892, 1893—1902 und im Jahre 1910. — Um einen Mittelpunkt zur schnellen Orientierung zu schaffen, ist die Cremon-Insel jedesmal scharf angezeichnet. — Sämtliche Karten sollen nur die Zunahme des Hafens veranschaulichen und machen keinen Anspruch auf unbedingte Genauigkeit.

1849
Schalter
blatt
Kuhwärder
SANDWÄRDER
ALBERTIN

Nach einer alten Karte von 1849.

1853
Kuhwarder
Topwarder
SANDWA
KALBERTANZ

Nach einer alten Karte von 1853.

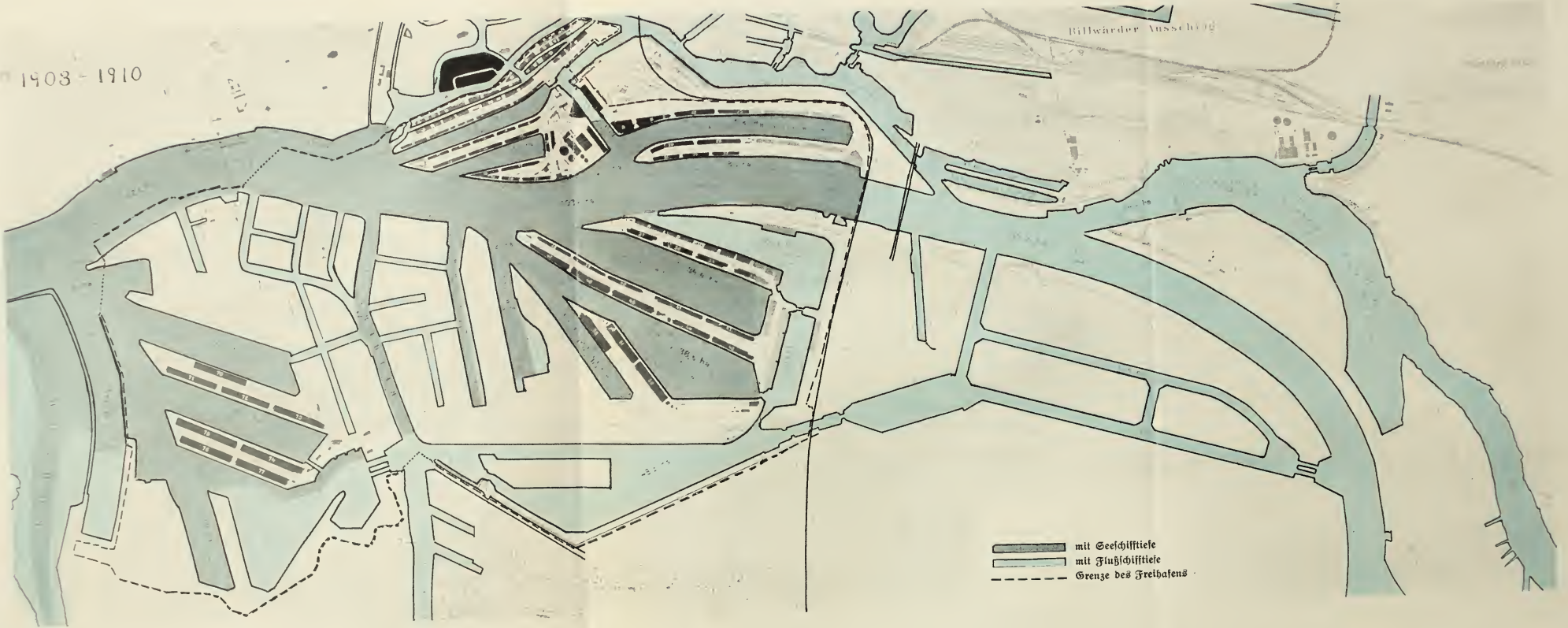
1863-1882
St. Pauli

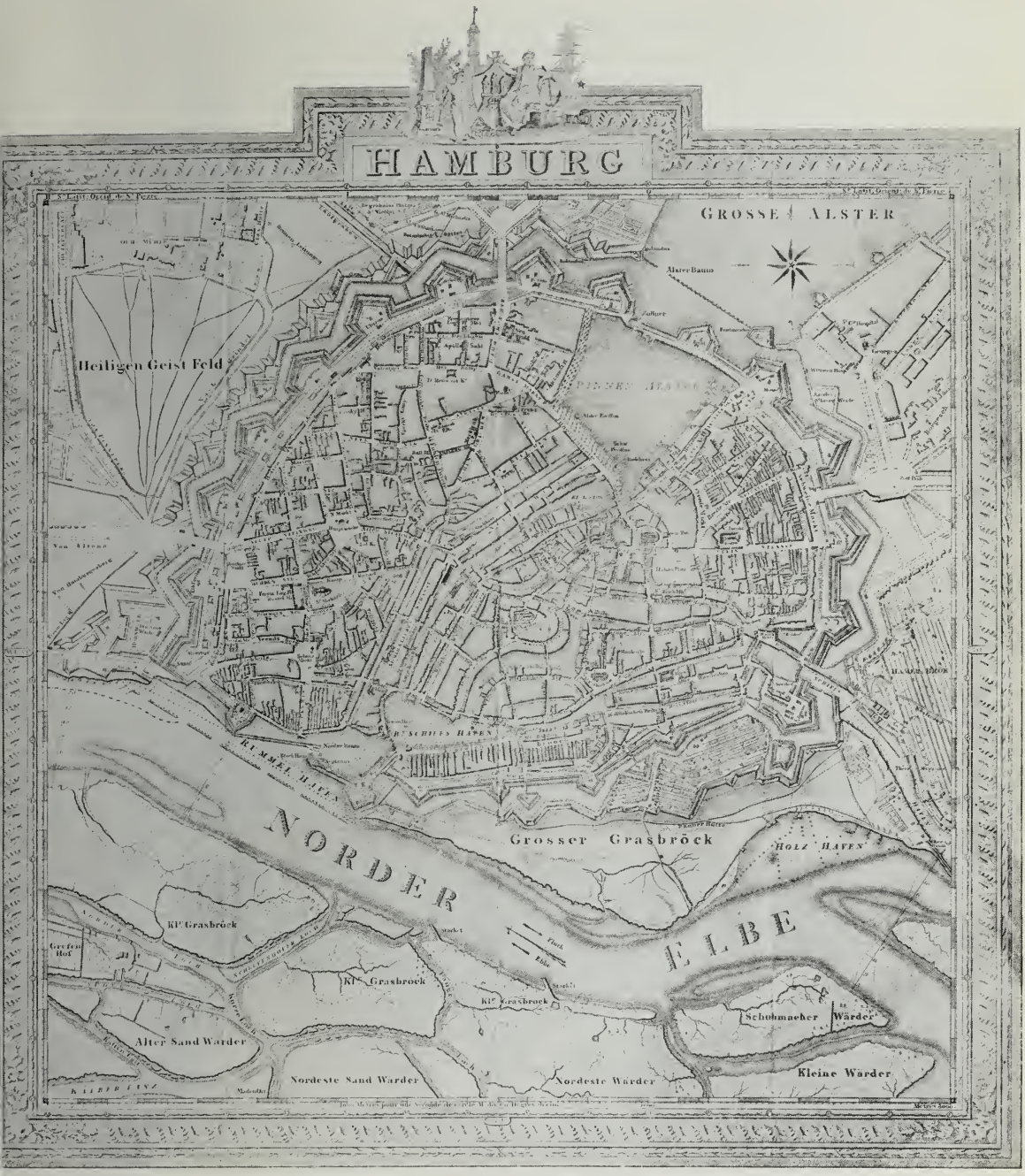
1863-1882

1883-1892

– – – – – Grenze des Freihafens.

1893-1902
mit Seeschiffstiefe
mit Flußschiffstiefe
Grenze des Freihafens

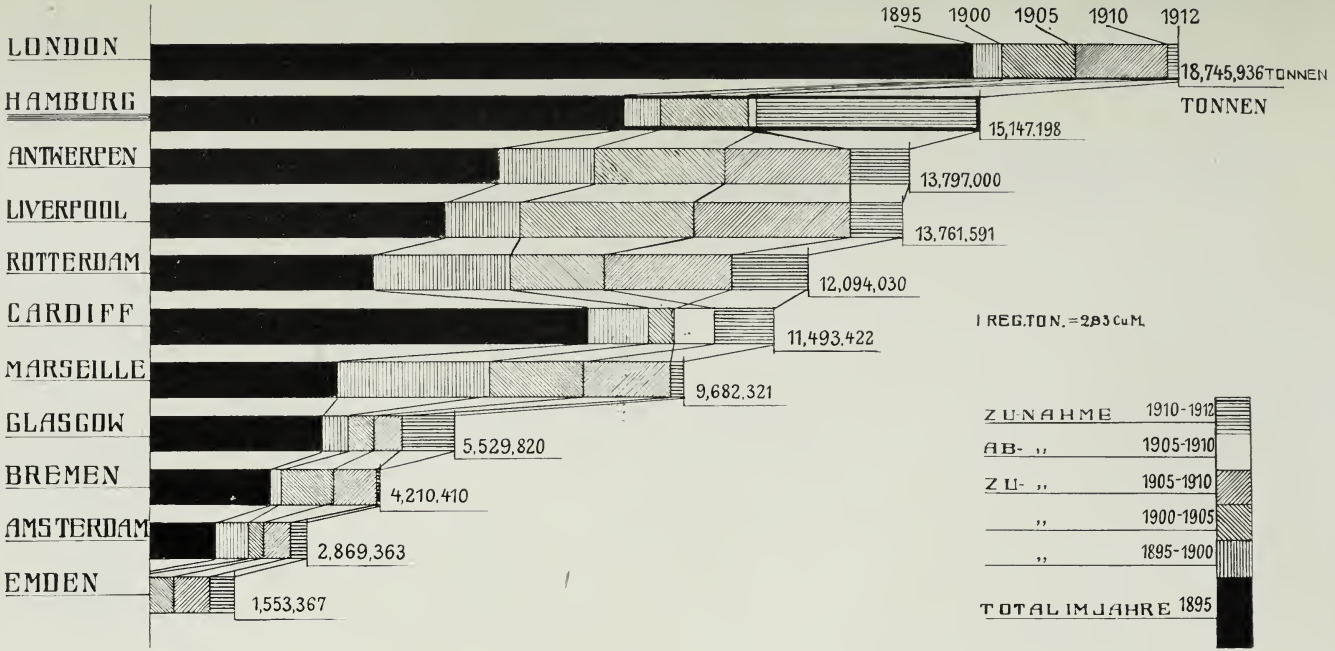

1903 - 1910
Billwärder Ausschlag
mit Seeschifftiefe
mit Flußschifftiefe
Grenze des Freihafens


HAMBURG
GROSSE ALSTER
Heiligen Geist Feld
Alter Baum
Grosser Grasbröck
NORDER ELBE
Kl. Grasbröck
Kl. Grasbrock
Kl. Grasbrock
Grefen Hof
Alter Sand Warder
Nordeste Sand Warder
Nordeste Wärder
Schuhmacher Wärder
Kleine Wärder

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

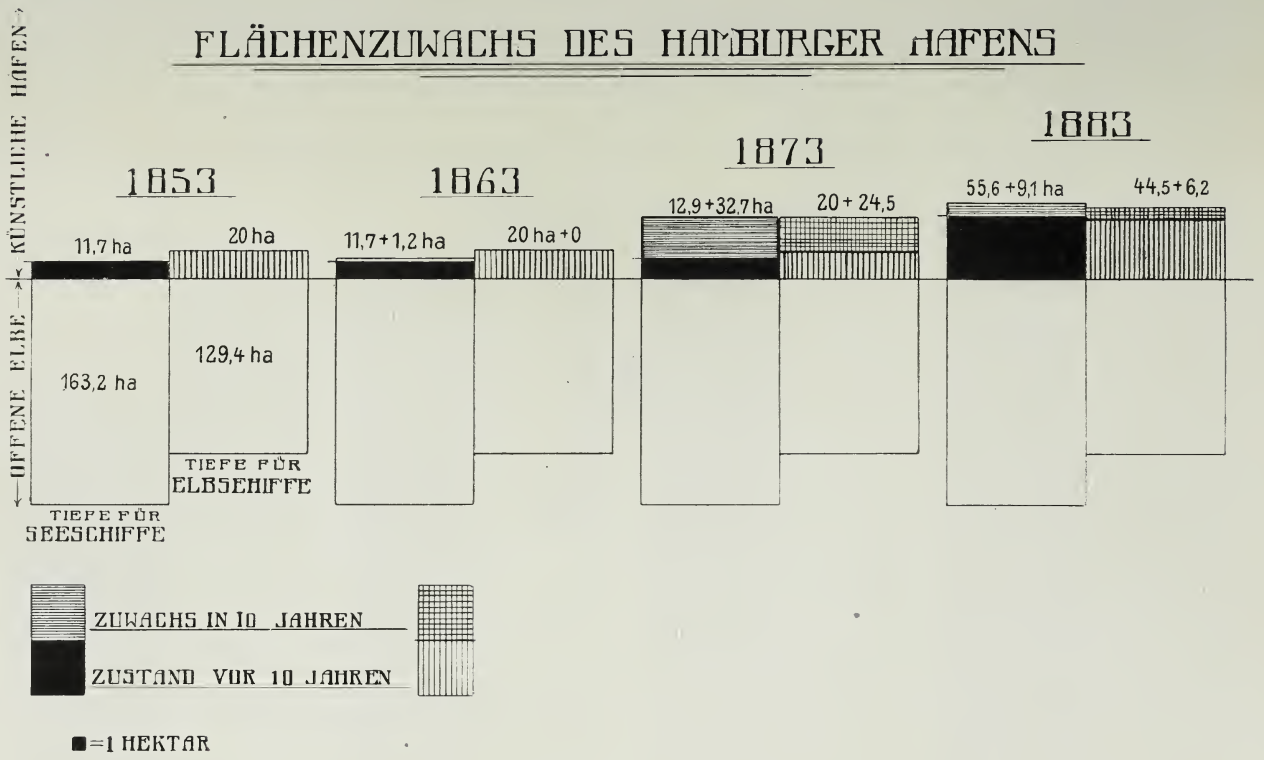
LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

EINKLARIERUNGEN ÜBERSEE

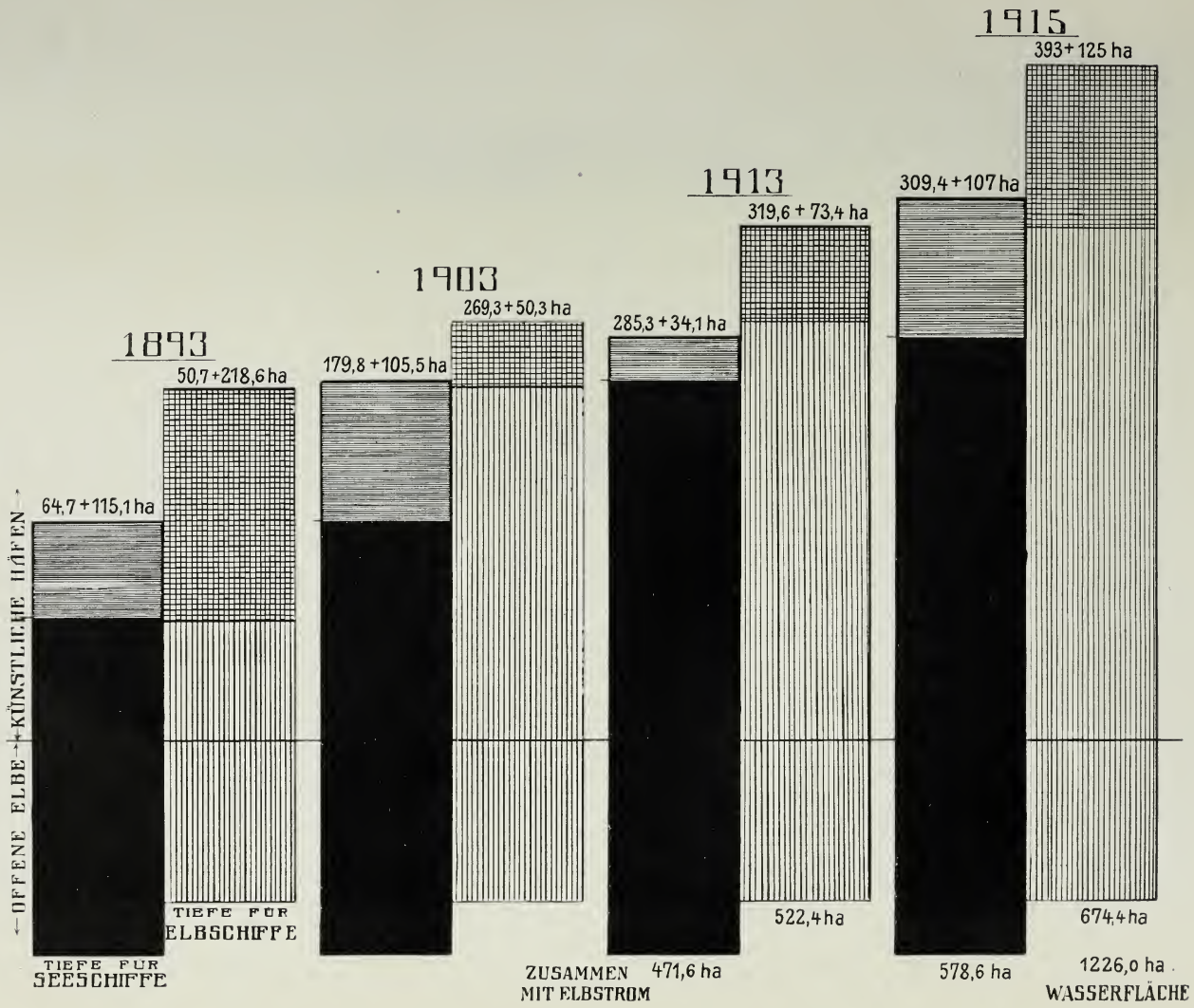


LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

FLÄCHENZUWACHS DES HAMBURGER HAFENS



LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

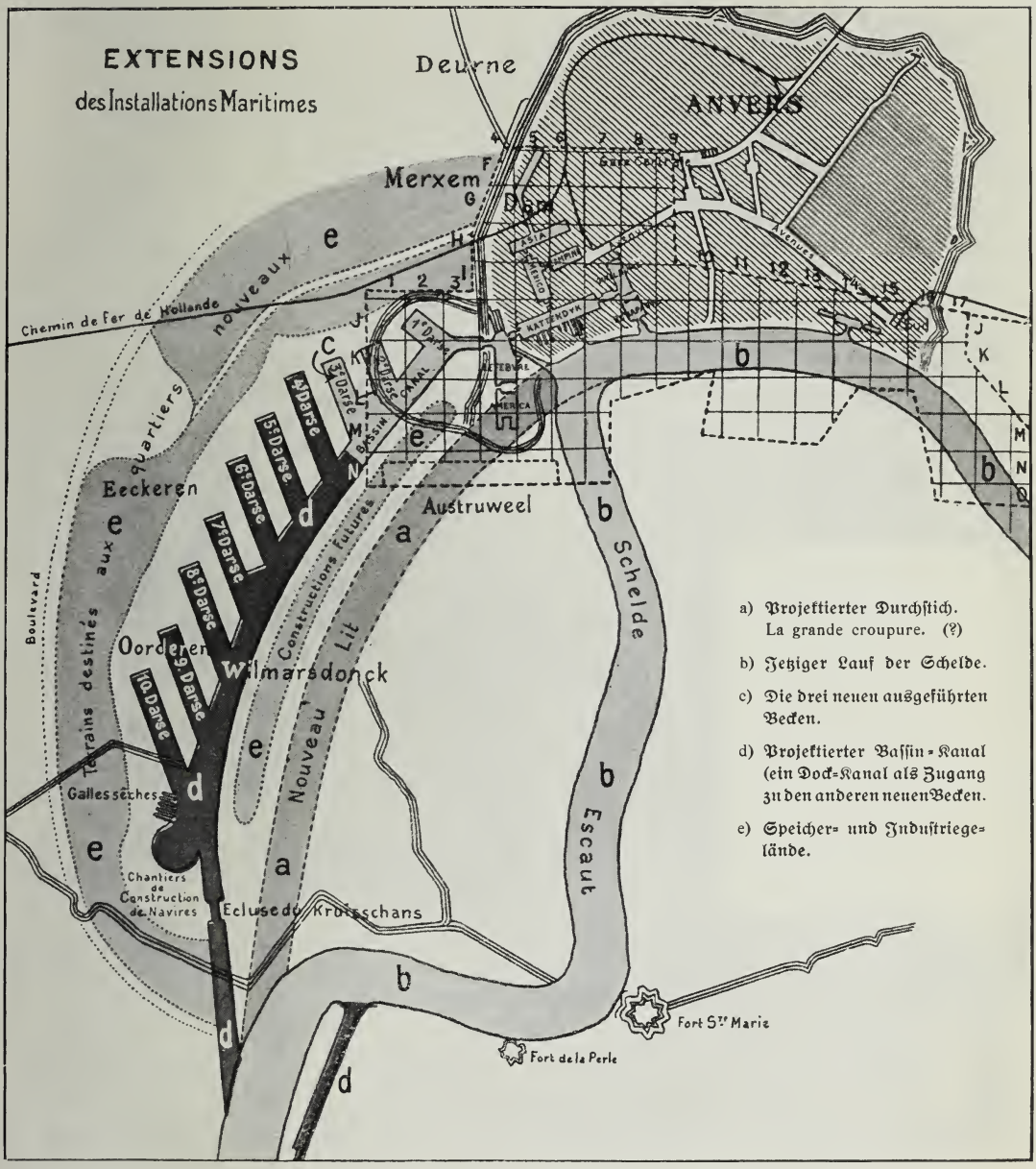

1893
1903
1913
1915
64,7 + 115,1 ha
50,7 + 218,6 ha
179,8 + 105,5 ha
269,3 + 50,3 ha
285,3 + 34,1 ha
319,6 + 73,4 ha
309,4 + 107 ha
393 + 125 ha
← OFFENE ELBE → + KÜNSTLICHE HÄFEN →
TIEFE FÜR SEESCHIFFE
TIEFE FÜR ELBSCHIFFE
ZUSAMMEN MIT ELBSTROM
471,6 ha
522,4 ha
578,6 ha
674,4 ha
1226,0 ha
WASSERFLÄCHE

LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

Der Hafen von Rotterdam.

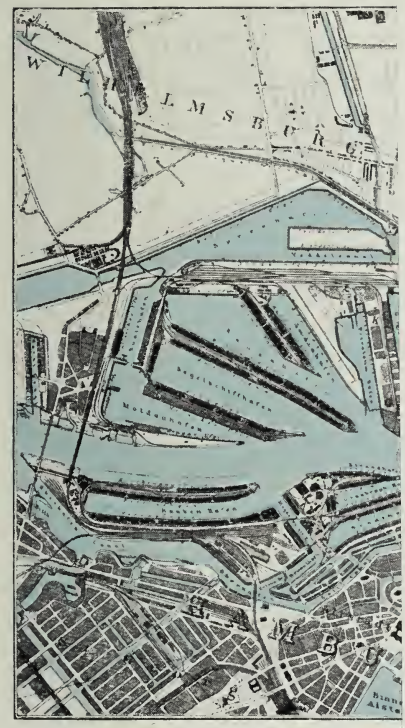
Rotterdam mit seinem Hafen hat eine große Ähnlichkeit mit Hamburg. Rotterdam als ein großer Massen-Umschlagsplatz für Kohle, Erze und andere Massengüter hat besonders große Becken angelegt mit vielen Dückdalbenreihen, um Löschen vom Seeschiff ins Rheinschiff im Strom zu ermöglichen. Eisenbahnanschluß wurde erst Anfang der 70er Jahre als Hafenbestandteil eingeführt. Auch in Rotterdam waren Privathäfen ohne Erfolg. Um den Maashafen zu bauen, mußte ein ganzer Stadtteil enteignet und abgerissen werden.

Der Hafen von Antwerpen.



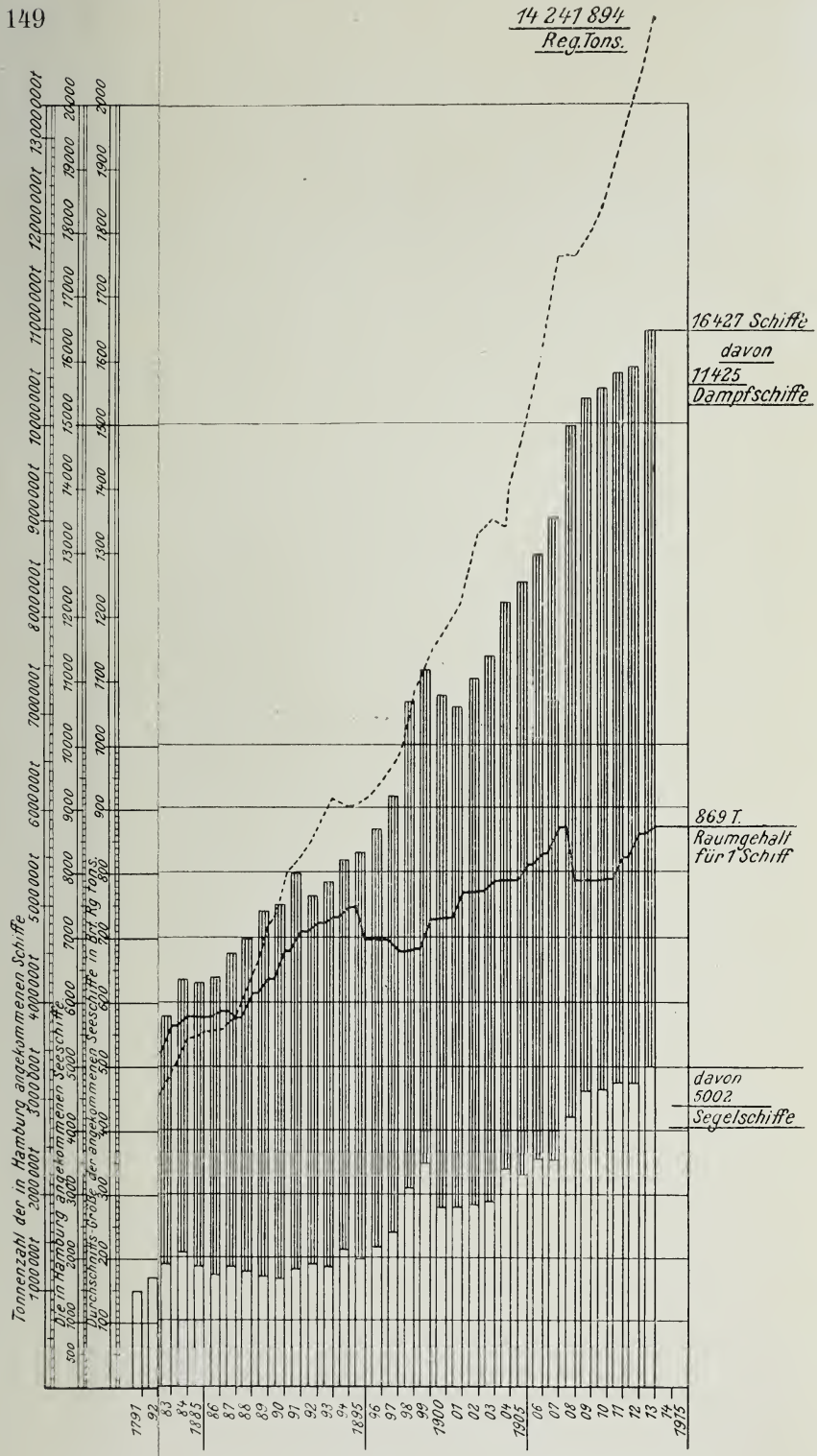
Jetziger und projektierter Zustand des Antwerpener Hafens.

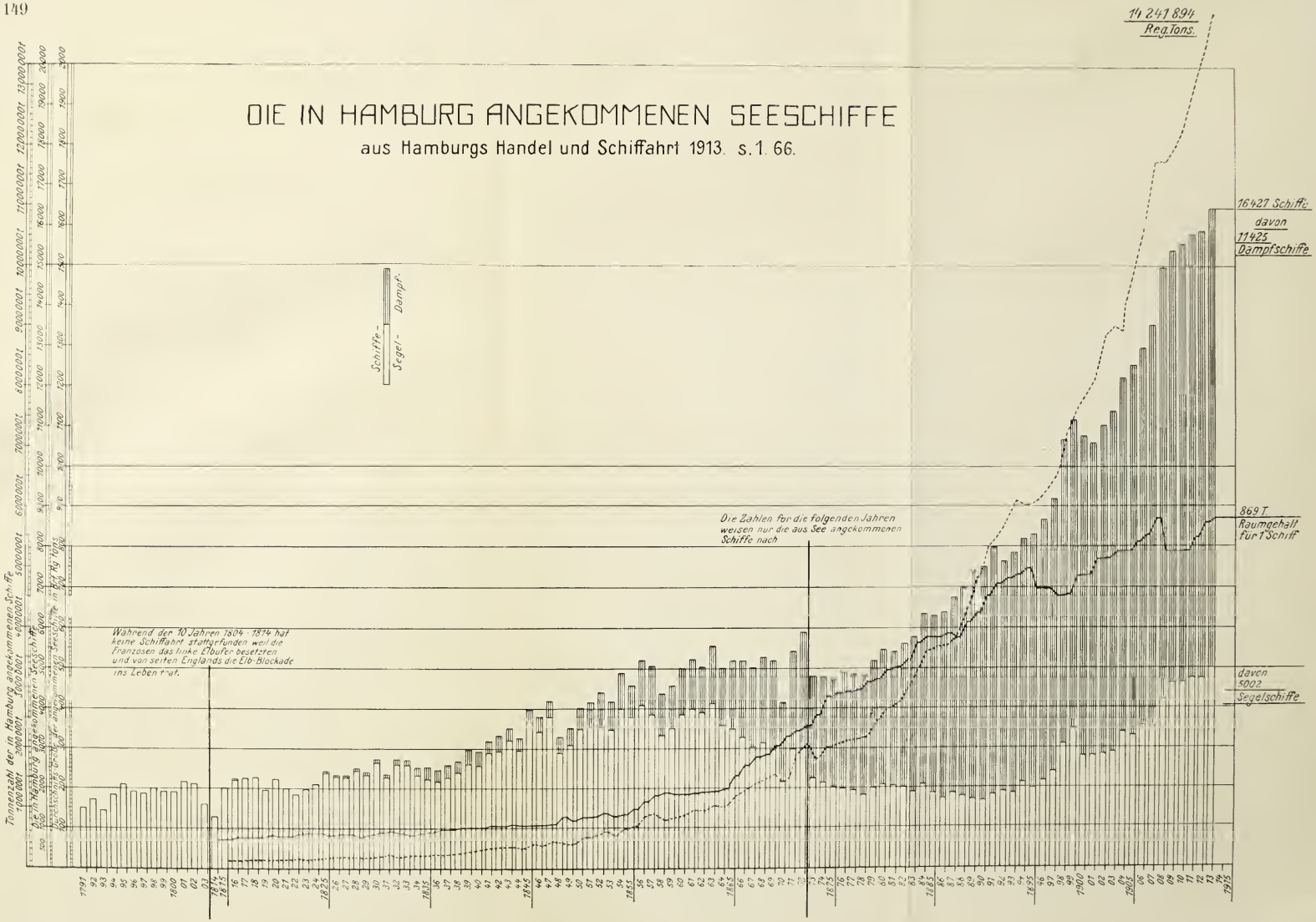
LIBRARY
OF THE
UNIVERSITY OF ILLINOIS

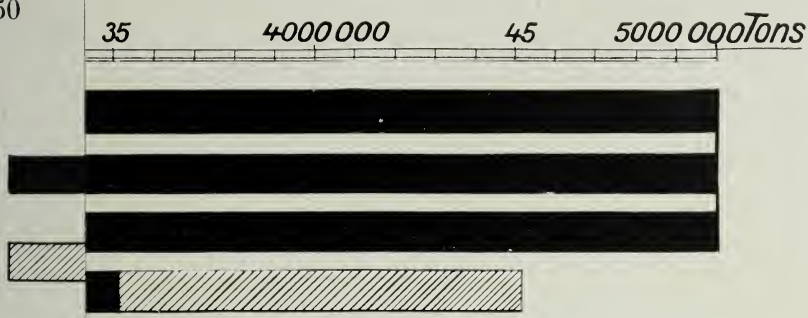


Die seit

Die seit 1910 hinzugekommenen neuen Hafenbecken auf Waltershof.


14 241 894
Reg.Tons.
16427 Schiffe
davon
11425
Dampfschiffe
869 T.
Raumgehalt
für 1 Schiff
davon
5002
Segelschiffe
Tonnenzahl der in Hamburg angekommenen Schiffe
Die in Hamburg angekommenen Seeschiffe
Durchschnittsgröße der angekommenen Seeschiffe in Brutto Tons
1791
1885
1895
1900
1905
1915


DIE IN HAMBURG ANGEKOMMENEN SEESCHIFFE
aus Hamburgs Handel und Schiffahrt 1913. s. 1. 66.
14 241 894 Reg. Tons.
16427 Schiffe
davon
11425 Dampfschiffe
869 T. Raumgehalt für 1 Schiff
davon 5002 Segelschiffe
Schiffe - Segel - Dampf -
Die Zahlen für die folgenden Jahren weisen nur die aus See angekommenen Schiffe nach
Während der 10 Jahren 1804 - 1814 hat keine Schiffahrt stattgefunden weil die Franzosen das linke Elbufer besetzten und von seiten Englands die Elb-Blockade ins Leben trat.
Tonnenzahl der in Hamburg angekommenen Schiffe
Die in Hamburg angekommenen Seeschiffe
Durchschnitts-Größe der angekommenen Seeschiffe in Brt. Rg. tons



Deu

Verei

Nc

Fra

Ja

Jta

Nied TEN

Öste INEN

So 1913

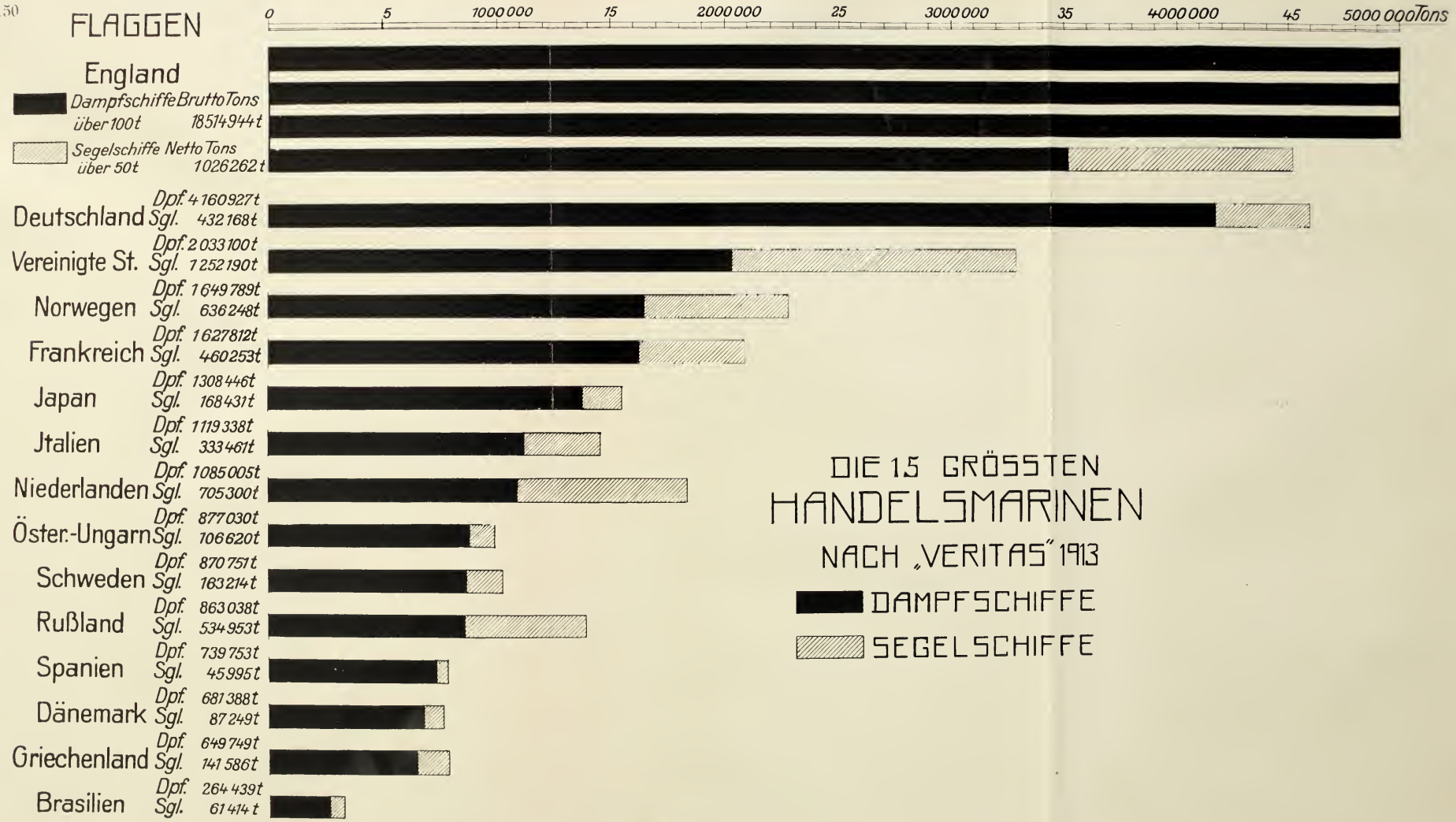
Ru FE

Sp FE

Dä

Griec

Br


FLAGGEN
0
5
1000000
15
2000000
25
3000000
35
4000000
45
5000000 Tons
England
Dampfschiffe Brutto Tons
über 100 t 18514944 t
Segelschiffe Netto Tons
über 50 t 1026262 t
Deutschland
Dpf. 4160927 t
Sgl. 432168 t
Vereinigte St.
Dpf. 2033100 t
Sgl. 7252190 t
Norwegen
Dpf. 1649789 t
Sgl. 636248 t
Frankreich
Dpf. 1627812 t
Sgl. 460253 t
Japan
Dpf. 1308446 t
Sgl. 168431 t
Jtalien
Dpf. 1119338 t
Sgl. 333461 t
Niederlanden
Dpf. 1085005 t
Sgl. 705300 t
Öster.-Ungarn
Dpf. 877030 t
Sgl. 106620 t
Schweden
Dpf. 870751 t
Sgl. 163214 t
Rußland
Dpf. 863038 t
Sgl. 534953 t
Spanien
Dpf. 739753 t
Sgl. 45995 t
Dänemark
Dpf. 681388 t
Sgl. 87249 t
Griechenland
Dpf. 649749 t
Sgl. 141586 t
Brasilien
Dpf. 264439 t
Sgl. 61414 t
DIE 15 GRÖSSTEN
HANDELSMARINEN
NACH „VERITAS" 1913
DAMPFSCHIFFE
SEGELSCHIFFE

UNIVERSITY OF ILLINOIS-URBANA
3 0112 053560220